



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

UDKAST TIL BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Knut Fleckenstein

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv*** i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv***. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med ***fede typer og kursiv***, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	56

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))**

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0296),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0144/2013),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til de begrundede udtalelser, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det spanske deputeretkammer og det spanske senat, den franske nationalforsamling, det italienske senat, det lettiske parlament, det maltesiske parlament, den polske sejm og det polske senat, ifølge hvilke udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 11. juli 2013¹,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af ...²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A7-0000/2013),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) For at kunne tackle de udfordringer, som søtransportsektoren står over for, er det vigtigt, at foranstaltningerne i Kommissionens meddelelse "Havnene som vækstmotor" gennemføres parallelt med denne forordning. De komplekse administrative procedurer for toldklarering, som fører til forsinkelser i havnene, udgør en betydelig hindring for nærskibsfartens konkurrencedygtighed og effektiviteten i EU's havne.

Or. en

Begrundelse

Forordningen bør ses og gennemføres som led i en større strategi. Det er hensigtsmæssigt udtrykkeligt at nævne, at den udfordring, som et manglende indre marked for søtransportsektoren udgør, er den største hindring for nærskibsfartens konkurrencedygtighed og effektiviteten i havnene.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4) Langt størstedelen af EU's skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning gælde for **havnene** i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af EU's samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen

(4) Langt størstedelen af EU's skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning **kun** gælde for **søhavnene** i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af EU's samlede gods- eller passagertransport, eller fordi

forbedrer den regionale adgang til områder og fjerntliggende områder; medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også. Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.

havnen forbedrer den regionale adgang til områder og fjerntliggende områder; medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også. Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå enhver misforståelse har ordføreren ændret alle henvisninger fra "TEN-T-havne" til "TEN-T-søhavne", som er det korrekte anvendelsesområde for denne forordning. Det skal bemærkes, at medlemsstaterne ligeledes kan beslutte at gøre det gældende for andre havne, som ikke nødvendigvis er omfattet af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, på frivillig basis.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning

Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Formålet med artikel 56 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er at fjerne restriktioner for friheden til at levere tjenesteydelser i Unionen. I overensstemmelse med artikel 58 i **traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør dette ske inden for rammerne** af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, især artikel 100, stk. 2.

Ændringsforslag

(5) Formålet med artikel 56 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (**TEUF**) er at fjerne restriktioner for friheden til at levere tjenesteydelser i Unionen. I overensstemmelse med artikel 58 i **TEUF reguleres den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet** af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, især artikel 100, stk. 2, **i TEUF**.

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag tager hensyn til den officielle ordlyd i TEUF.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Egenlevering af tjenesteydelser, som indebærer, at rederier eller leverandører af havnetjenester beskæftiger personale efter eget valg og selv leverer deres havnetjenester, er reguleret i en række medlemsstater af sikkerhedsmæssige eller sociale grunde. De interesseparter, der blev hørt af Kommissionen under udarbejdelsen af forslaget, understregede, at indførelse af en generel mulighed for egenlevering af tjenesteydelser på EU-plan ville kræve yderligere regler om sikkerhed og sociale spørgsmål for at undgå eventuelle negative virkninger på disse områder. Det **forekommer** derfor hensigtsmæssigt ikke at regulere dette spørgsmål på EU-plan **i denne omgang** og **at overlade det** til medlemsstaterne, om egenlevering af tjenesteydelser skal reguleres eller ej. Denne forordning bør derfor kun omfatte levering af havnetjenester mod betaling.

Ændringsforslag

(6) Egenlevering af tjenesteydelser, som indebærer, at rederier eller leverandører af havnetjenester beskæftiger personale efter eget valg og selv leverer deres havnetjenester, er reguleret i en række medlemsstater af sikkerhedsmæssige eller sociale grunde. De interesseparter, der blev hørt af Kommissionen under udarbejdelsen af forslaget, understregede, at indførelse af en generel mulighed for egenlevering af tjenesteydelser på EU-plan ville kræve yderligere regler om sikkerhed og sociale spørgsmål for at undgå eventuelle negative virkninger på disse områder. Det **er** derfor hensigtsmæssigt ikke at regulere dette spørgsmål på EU-plan, og **det bør i stedet overlades** til medlemsstaterne, om egenlevering af tjenesteydelser skal reguleres eller ej. Denne forordning bør derfor kun omfatte levering af havnetjenester mod betaling.

Or. en

Begrundelse

Det er nødvendigt at anføre, at egenlevering overhovedet ikke bør reguleres på EU-plan. Eftersom de sociale bestemmelser for en sådan markedsåbning ikke er fastlagt, er det uhensigtsmæssigt at henvise til mulighederne for fremtidig inkludering.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnens forvaltningsorgan kunne kræve, at

Ændringsforslag

(7) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnens forvaltningsorgan kunne kræve, at

leverandører af havnetjenester kan påvise, at de opfylder visse minimumskrav til at levere den pågældende tjeneste på passende vis. Disse minimumskrav bør begrænses til klart definerede betingelser vedrørende operatørers faglige kvalifikationer, **herunder i form af krav til uddannelse, og det nødvendige udstyr, for så vidt som disse krav er gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante for levering af den pågældende havnetjeneste.**

leverandører af havnetjenester kan påvise, at de opfylder visse minimumskrav til at levere den pågældende tjeneste på passende vis. Disse mindstekrav bør begrænses til klart definerede betingelser vedrørende operatørers faglige kvalifikationer, det nødvendige udstyr **til levering af relevante havnetjenester og overholdelse af søfartssikkerhedskrav. Disse betingelser bør tage hensyn til miljøkrav og nationale sociale standarder.**

Or. en

Begrundelse

Listen over kriterier for minimumskrav er udtømmende, og ændringsforslaget bringer betragtningen i overensstemmelse med den pågældende artikel. Ud over faglige kvalifikationer, søfartssikkerhed og miljøkrav bør sociale standarder ligeledes spille en rolle i forbindelse med valget af tjenesteleverandør.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Proceduren for at få tildelt retten til at levere havnetjenester, når der kræves overholdelse af minimumskrav, bør være gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende og bør give mulighed for, at leverandører af havnetjenester kan påbegynde leveringen af deres havnetjenester i tide.

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst.)

Or. en

Begrundelse

(Vedrører ikke den danske tekst.)

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) En havn dækker et afgrænset geografisk område, så markedsadgangen bør i visse tilfælde være underlagt begrænsninger på grund af pladsmangel, eller hvis arealer er forbeholdt en bestemt type aktiviteter i overensstemmelse med en formel udviklingsplan, som på en gennemsigtig måde fastlægger arealanvendelsen, og i overensstemmelse med relevant national lovgivning, såsom målene i lovgivning om fysisk planlægning af by- og landområder.

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske version.)

Or. en

Begrundelse

(Vedrører ikke den danske version.)

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Eftersom størrelsen på havnene varierer markant, skal der ligeledes tages hensyn til den økonomiske kapacitet og den tilgængelige plads til operationer på vandet, når antallet af leverandører af havnetjenester begrænses. Det bør desuden være muligt at begrænse adgangen til markedet med henblik på at garantere sikre, beskyttede og miljømæssigt bæredygtige havneoperationer.

Or. en

Begrundelse

Pladsrelaterede begrænsninger for så vidt angår havnens vandområde og markedskapacitet bør tages i betragtning. I mindre havne er der muligvis ikke tilstrækkelige aktiviteter for flere leverandører. En anden mulig grund til at begrænse antallet af leverandører skal være af hensyn til sikkerheden, beskyttelsen og miljøet med henblik på at sikre problemfrie havneoperationer.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning

Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Udvalgelsesproceduren for leverandører af havnetjenester *i tilfælde, hvor* antallet af leverandører er begrænset, bør *følge principperne og metoderne, der er fastlagt i direktiv.../... [koncession], herunder tærskelværdien og metoden til bestemmelse af værdien af kontrakterne samt definitionen af væsentlige ændringer og elementerne i tilknytning til kontraktens løbetid.*

Ændringsforslag

(13) Udvalgelsesproceduren for leverandører af havnetjenester, *såfremt* antallet af leverandører er begrænset, bør *være åben for alle interesserede parter og ikke-diskriminerende.*

⁷ Forslag til direktiv om tildeling af koncessionskontrakter (COM(2011) 897) endelig.

Or. en

Begrundelse

Udvælgelsesproceduren som fastlagt i direktivet om tildeling af koncessionskontrakter bør kun finde anvendelse, når kontrakter tildeles som koncessioner. Ved andre kontrakttyper skal udvælgelsesproceduren følge de i denne forordning fastlagte principper.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Anvendelse af public service-

Ændringsforslag

(14) Anvendelse af public service-

forpligtelser, som fører til en begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste, bør kun kunne begrundes med hensynet til den offentlige interesse for at sikre adgang til havnetjenesten for alle brugere, disponibiliteten af havnetjenester året rundt eller overkommelige priser for havnetjenesten for visse kategorier af brugere.

forpligtelser, som fører til en begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste, bør kun kunne begrundes med hensynet til den offentlige interesse for at sikre adgang til havnetjenesten for alle brugere, disponibiliteten af havnetjenester året rundt eller overkommelige priser for havnetjenesten for visse kategorier af brugere **samt sikre, beskyttede og miljømæssigt bæredygtige havneoperationer.**

Or. en

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan bør have mulighed for at træffe afgørelse om pålæggelse af public service-forpligtelser med henblik på at sikre, at den eksisterende praksis bevares i fremtiden. Der bør desuden kunne pålægge public service-forpligtelser for at garantere sikre, beskyttede og miljømæssigt bæredygtige havneoperationer.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) **De** kompetente myndigheder, der er udpeget i en medlemsstat, bør have mulighed for at beslutte at levere havnetjenester med en public service-forpligtelse selv eller **direkte** at overlade leveringen af sådanne tjenesteydelser til en intern operatør. Hvis en kompetent myndighed beslutter selv at levere tjenesteydelsen, kan dette omfatte levering af tjenesteydelser via agenter, som er ansat hos den kompetente myndighed, eller som engageres af den kompetente myndighed. Når en sådan begrænsning anvendes i alle TEN-T-**havne** inden for en medlemsstats område, bør Kommissionen underrettes herom. I de tilfælde, hvor de kompetente myndigheder i en medlemsstat vælger en sådan løsning, bør de interne operatørers levering af havnetjenester være begrænset

Ændringsforslag

(18) **Den pågældende havns forvaltningsorgan eller de** kompetente myndigheder, der er udpeget i en medlemsstat, bør have mulighed for at beslutte at levere havnetjenester med en public service-forpligtelse selv eller at overlade leveringen af sådanne tjenesteydelser til en intern operatør. Hvis en kompetent myndighed beslutter selv at levere tjenesteydelsen, kan dette omfatte levering af tjenesteydelser via agenter, som er ansat hos den kompetente myndighed, eller som engageres af den kompetente myndighed. Når en sådan begrænsning anvendes i alle TEN-T-**søhavne** inden for en medlemsstats område, bør Kommissionen underrettes herom. I de tilfælde, hvor de kompetente myndigheder i en medlemsstat vælger en sådan løsning,

til den eller de havne, som de pågældende interne operatører er udpeget til. I sådanne tilfælde bør de havnetjenestegebyrer, der anvendes af en sådan operatør, desuden være underlagt overvågning **af den uafhængige tilsynsmyndighed**.

bør de interne operatørers levering af havnetjenester være begrænset til den eller de havne, som de pågældende interne operatører er udpeget til. I sådanne tilfælde bør de havnetjenestegebyrer, der anvendes af en sådan operatør, desuden være underlagt **uafhængig** overvågning.

Or. en

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed bør have beføjelse til selv at træffe afgørelse om levering af en bestemt tjenesteydelse. Med henblik på at undgå enhver misforståelse har ordføreren desuden ændret alle henvisninger fra "TEN-T-havne" til "TEN-T-søhavne", som er det korrekte anvendelsesområde for denne forordning.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning **berører** ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør de kompetente myndigheder **have mulighed for at** kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter¹¹.

Ændringsforslag

(19) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning **bør** ikke **berøre** anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør de kompetente myndigheder **kunne** kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter¹¹.

¹¹ EUT L 82, 22.3.2001, s. 16.

¹¹ EUT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Begrundelse

For så vidt angår overførsel af personale bør medlemsstaterne pålægges at give personalet de rettigheder, som de ville have haft, såfremt der var sket en overførsel jf. direktiv 2001/23/EF.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(20a) I henhold til beslutning A.960 fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har hvert lodsningssområde behov for højt specialiseret erfaring og lokal viden om lodsens rolle. Eftersom IMO anerkender, at regional og lokal forvaltning af lodstjenester er formålstjenstligt, bør lodstjenester ikke være omfattet af bestemmelserne om markedsadgang, der er fastlagt i denne forordnings kapitel II.

Or. en

Begrundelse

Lodstjenester bør ikke være omfattet af kapitlet om markedsadgang, idet det er en tjeneste, der er yderst relevant for sikkerheden til søs. I sin beslutning A.960 anerkender IMO den vigtige rolle, som lodser spiller i at fremme søfartssikkerheden og beskytte havmiljøet. IMO agter desuden ikke at involvere sig i certificeringen eller udstedelsen af licenser til lodser eller i de lodsningssystemer, der praktiseres i adskillige stater, hvorfor det forekommer ubegrundet, at Unionen burde.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) Når en havns forvaltningsorgan modtager offentlige midler og samtidig fungerer som en leverandør af tjenesteydelser, må den pålægges en forpligtelse til at føre separate regnskaber for henholdsvis aktiviteter, der udføres i dets egenskab af havnens forvaltningsorgan, og aktiviteter på konkurrencemæssige betingelser for at sikre lige vilkår, gennemsigtighed i allokeringen og brugen af offentlige midler og for at undgå markedsforvridninger. I alle tilfælde bør det sikres, at reglerne om statsstøtte er overholdt.

Ændringsforslag

(22) Når en havns forvaltningsorgan modtager offentlige midler og samtidig fungerer som en leverandør af tjenesteydelser, må den pålægges en forpligtelse til at føre separate regnskaber for henholdsvis **offentligt finansierede** aktiviteter, der udføres i dets egenskab af havnens forvaltningsorgan, og aktiviteter på konkurrencemæssige betingelser for at sikre lige vilkår, gennemsigtighed i allokeringen og brugen af offentlige midler og for at undgå markedsforvridninger. I alle tilfælde bør det sikres, at reglerne om statsstøtte er overholdt.

Or. en

Begrundelse

Separationen af regnskaber bør være begrænset til den specifikke offentligt finansierede aktivitet/investering for så vidt angår andre tjenesteydelser. Denne forordning bør ikke fastsætte en forpligtelse til at have separate regnskaber for hver tjenesteydelse, når havnen kun modtager offentlige midler på et bestemt område.

Ændringsforslag 15

**Forslag til forordning
Betragtning 22 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(22a) Søhavne med en omsætning, der ligger under den grænse, som er fastlagt i direktiv 2006/111/EF, bør opfylde gennemsigtighedsforpligtelserne i denne forordnings artikel 12 på en forholdsmæssig måde uden at blive pålagt en uforholdsmæssig tung administrativ byrde.

Or. en

Begrundelse

Små havne bør kun skulle anvende bestemmelserne om gennemsigtighed i et rimeligt forhold til den administrative byrde. Denne grænse bør være i overensstemmelse med direktiv 2006/111/EF om gennemsækeligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsækelighed i bestemte virksomheder.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 22 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(22b) Kommissionen bør præcisere begrebet statsstøtte for så vidt angår finansieringen af havneinfrastrukturen under hensyntagen til den ikke-erhvervs-mæssige karakter af infrastruktur for offentlig adgang og forsvar. Dette omfatter infrastruktur for landforbindelser ad jernbane og vej til det nationale transportsystem, nødvendig infrastruktur til forsyningsværker i havneområdet og al infrastruktur, som giver adgang til et havneområde, herunder maritim adgang, sejlrender og forsvarsanlæg. Disse typer af infrastruktur bør være tilgængelige for alle potentielle brugere på samme ikke-diskriminerende vilkår, og det henhører under statens ansvarsområde at opfylde befolkningens generelle behov.

Or. en

Begrundelse

For at kunne skabe lige vilkår for havnene er det afgørende at have klare regler om statsstøtte. Kommissionen er på nuværende tidspunkt i færd med at modernisere retningslinjerne om statsstøtte og bør tage havneinfrastrukturens særtræk i betragtning.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 23

PE521.596v02-00

16/58

PR\1009294DA.doc

Kommissionens forslag

(23) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester, der ikke er udpeget i overensstemmelse med en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure, indebærer en større risiko for prismisbrug **på grund af deres monopol- eller oligopolstilling og det faktum, at deres marked ikke kan anfægtes**. Det samme gælder for gebyrer, der pålægges af interne operatører **i denne forordnings betydning**. For sådanne tjenester bør der i mangel af fair markedsmekanismer være ordninger, som sikrer, at de gebyrer, der opkræves, **afspejler de normale forhold for det pågældende marked**, og at de fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

Ændringsforslag

(23) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester, der ikke er udpeget i overensstemmelse med en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure, indebærer en større risiko for prismisbrug. Det samme gælder for gebyrer, der pålægges af interne operatører **jf. betydningen i artikel 9, stk. 1**. For sådanne tjenester bør der i mangel af fair markedsmekanismer være ordninger, som sikrer, at de gebyrer, der opkræves, **står i et rimeligt forhold til værdien af de leverede tjenester**, og at de fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

Or. en

Begrundelse

Anvendelsesområdet for artikel 13 skal præciseres yderligere. Gebyrerne bør stå i et rimeligt forhold til værdien af den leverede tjeneste.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) **Hvis de skal være effektive**, bør havneinfrastrukturafgifterne for hver enkelt havn fastlægges på en gennemsigtig og autonom måde i overensstemmelse med den pågældende havns egen forretnings- og investeringsstrategier.

Ændringsforslag

(24) **Havneforvaltningsorganets rolle er bl.a. at lette handlen og fungere som formidler mellem den regionale industri og transportoperatørerne. Af hensyn til effektiviteten** bør havneinfrastrukturafgifterne for hver enkelt havn **derfor** fastlægges på en gennemsigtig og autonom måde i overensstemmelse med den pågældende havns egen forretnings- og investeringsstrategier.

Begrundelse

Havneforvaltningsorganets voksende rolle bør understreges, når der henvises til behovet for autonom fastsættelse af gebyrer. Havnene har behov for en vis grad af autonomi for at kunne forfølge en bestemt handelsprofil ved etableringen af en forbindelse til den regionale økonomi for at tiltrække sig trafik på bekostning af andre osv.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

(25) *Det* bør være tilladt **at differentiere infrastrukturafgifterne** for at fremme nærskibsfarten og tiltrække søfartøjer, hvis miljøpræstationer eller hvis energi- og kulstofeffektivitet i transportoperationerne, herunder navnlig de maritime transportoperationer på land og på havet, er bedre end gennemsnittet. Det burde yde et bidrag til miljø- og klimapolitikkerne og den bæredygtige udvikling af havnen og dens omgivelser, navnlig ved at **bidrage** til at mindske miljøfodafttrykket for de søfartøjer, der anløber og opholder sig i havnen.

Ændringsforslag

(25) **Differentieringen af infrastrukturafgifterne er et vigtigt værktøj for havnens forvaltningsorgan og bør være tilladt. Infrastrukturafgifterne kan f.eks. variere** for at fremme nærskibsfarten og tiltrække søfartøjer, hvis miljøpræstationer eller hvis energi- og kulstofeffektivitet i transportoperationerne, herunder navnlig de maritime transportoperationer på land og på havet, er bedre end gennemsnittet. Det burde yde et bidrag til miljø- og klimapolitikkerne og den bæredygtige udvikling af havnen og dens omgivelser, navnlig ved at **medvirke** til at mindske miljøfodafttrykket for de søfartøjer, der anløber og opholder sig i havnen.

Begrundelse

Denne nye ordlyd gør det muligt for havnedirektører at være mere fleksibel i forhold til strategisk at fastlægge og følge deres økonomiske strategi.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

(27) Der bør udpeges en uafhængig **tilsynsmyndighed - som kan være et allerede bestående organ** - i hver medlemsstat for at sikre en **korrekt og effektiv anvendelse af denne forordning**.

Ændringsforslag

(27) Der bør udpeges en **eller flere myndigheder, som udfører uafhængig kontrol** i hver medlemsstat for at sikre, **at der fastlægges en uafhængig klageinstans**. **Allerede bestående organer, såsom konkurrencemyndigheder, domstole, ministerier eller departementer inden for ministerierne, som ikke er knyttet til havnens forvaltningsorgan, kan udpeges til dette formål.**

Or. en

Begrundelse

Artikel 17 bør fokusere mere på håndteringen af klagebehandling og bilæggelse af tvister end oprettelsen af en uafhængig tilsynsmekanisme. I stedet for at udpege et organ pr. medlemsstat bør uafhængig kontrol (uanset formen heraf) sikres af medlemsstaten.

Ændringsforslag 21

**Forslag til forordning
Betragtning 28**

Kommissionens forslag

(28) De forskellige **uafhængige tilsynsmyndigheder** bør udveksle oplysninger om deres arbejde og **samarbejde for at sikre en ensartet anvendelse af denne forordning**.

Ændringsforslag

(28) De forskellige **myndigheder, der fører uafhængig kontrol**, bør **samarbejde indbyrdes og** udveksle oplysninger om deres arbejde **i spørgsmål vedrørende grænseoverskridende tvister og klager**.

Or. en

Begrundelse

Det er tilstrækkeligt at sikre samarbejde vedrørende grænseoverskridende tvister og klager (artikel 17, stk. 4).

Ændringsforslag 22

**Forslag til forordning
Betragtning 29**

(29) Med henblik på at **supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer af denne forordning og især for at fremme en ensartet anvendelse af miljøafgifter**, styrke den EU-dækkende sammenhæng af miljøafgifter **og sikre fælles afgiftsprincipper for at fremme nærskibsfarten** bør beføjelsen til at vedtage retsakter tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i **traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde** for så vidt angår fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer **og typer af operationer med henblik på differentiering af** infrastrukturafgifter og **fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter**. **Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.** Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

(29) Med henblik på at styrke den EU-dækkende sammenhæng af miljøafgifter bør beføjelsen til at vedtage retsakter tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i **TEUF** for så vidt angår fælles klassifikationer af skibe **og brændstoffer**. **Ved vedtagelse af sådanne delegerede retsakter bør Kommissionen tage hensyn til Environmental Ship Index (ESI) og de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af World Ports Climate Initiative (WPCI).** **Disse klassifikationer bør kun lægges til grund for at tillade differentieringer af infrastrukturafgifter og bør ikke påvirke havneforvaltningsorganets beføjelse til autonomt at kunne fastsætte niveauet for havens infrastrukturgebyrer i overensstemmelse med de gældende regler.** Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. en

Begrundelse

Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter bør være strengt begrænset. Fælles klassifikationer af skibe og brændstoffer bør fastlægges i overensstemmelse med internationale standarder. Havnene bør selv kunne fastlægge såvel de typer af operationer, for hvilke gebyrerne kan variere, som størrelsen på gebyrerne.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Betragtning 30

(30) **For at sikre ensartede betingelser for**

udgår

gennemførelsen af denne forordning bør gennemførelsesbeføjelserne vedrørende passende ordninger for udveksling af informationer mellem uafhængige rådgivende organer tillægges Kommissionen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹³.

¹³ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag er i overensstemmelse med udeladelsen af artikel 18.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Betragtning 31

Kommissionens forslag

(31) Målene for denne forordning, nemlig at sikre moderniseringen af havnetjenester og passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle **havne** i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension og **deres** internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime erhverv og kan derfor på grund af behovet for lige vilkår for alle i EU bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med

Ændringsforslag

(31) Målene for denne forordning, nemlig at sikre moderniseringen af havnetjenester og passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle **søhavne** i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension og **den** internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime erhverv og kan derfor på grund af behovet for lige vilkår for alle i EU bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med

proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå enhver misforståelse har ordføreren ændret alle henvisninger fra "TEN-T-havne" til "TEN-T-søhavne", som er det korrekte anvendelsesområde for denne forordning. Det skal bemærkes, at medlemsstaterne ligeledes kan beslutte at gøre det gældende for andre havne, som ikke nødvendigvis er omfattet af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, på frivillig basis.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) oprensning

udgår

Or. en

Begrundelse

Oprensning udgør ikke en havnetjeneste, som brugerne tilbydes. Det er snarere vedligeholdelsesarbejde af havneinfrastrukturen for at sikre, at havnen er tilgængelig, hvilket havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed er ansvarlig for. Denne forordning bør derfor ikke finde anvendelse på oprensningstjenester. (Tjenesten kan sammenlignes med isbrydning, som ikke er medtaget).

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. "godshåndtering": organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, transport og midlertidig

2. "godshåndtering": organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, **surring**, transport og

opbevaring af gods i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre merværditjenester i forbindelse med det håndterede gods

midlertidig opbevaring af gods i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre merværditjenester i forbindelse med det håndterede gods

Or. en

Begrundelse

Godshåndteringstjenester bør omfatte "surring" (fastgørelse af containere oven på skibe).

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. "oprensning": fjernelse af sand, sediment eller andre stoffer fra bunden af vandvejen til en havn for at søfartøjer kan få adgang til havnen; det omfatter både den oprindelige materialejernelse (uddybning) og oprensning for at holde vandveje tilgængelige

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Begrundelse

Oprensning udgør ikke en havnetjeneste, som brugerne tilbydes. Det er snarere vedligeholdelsesarbejde af havneinfrastrukturen for at sikre, at havnen er tilgængelig, hvilket havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed er ansvarlig for. Denne forordning bør ikke finde anvendelse på oprensningstjenester og bør ikke definere begrebet "oprensning". (Tjenesten kan sammenlignes med isbrydning, som ikke er medtaget).

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. "havnens forvaltningsorgan" eller "havneforvaltningsorgan": ethvert

Ændringsforslag

5. "havnens forvaltningsorgan" eller "havneforvaltningsorgan": ethvert

offentligt eller privat organ som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at administrere **og** forvalte havneinfrastrukturene **og havnetrafikken** og at koordinere og om nødvendigt styre de forskellige operatørers aktiviteter i den pågældende havn

offentligt eller privat organ som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at administrere, **udføre, organisere eller** forvalte havneinfrastrukturene og at koordinere og om nødvendigt styre de forskellige operatørers aktiviteter **samt administrationen og forvaltningen af havnetrafikken** i den pågældende havn

Or. en

Begrundelse

Administrationen og forvaltningen af havnetrafikken bør nævnes efter "om nødvendigt", da det ikke er havnemyndighedernes forpligtelse i alle medlemsstater.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. "fortøjning": ***tjenester i forbindelse med læggen til og fra kaj, som kræves for et søfartøj, der opankres eller på anden vis fastgøres til landjorden i havnen eller i vandvejene, som fører til havnen***

Ændringsforslag

6. "fortøjning": ***fastgørelse af et søfartøj ved ankerplads eller kaj for at immobilisere søfartøjet og derved gøre det muligt at flytte passagerer og andre personer, varer eller gods til eller fra søfartøjet på sikker vis***

Or. en

Begrundelse

Fortøjning bør begrænses til kommerciel fortøjning i havnen ved ankerplads eller kaj, eftersom adgangsvejene muligvis ikke administreres af havnene, og fortøjning i sluser udgør f.eks. ikke kommerciel fortøjning.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 9

Kommissionens forslag

9. "havneinfrastrukturafgift": en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnens forvaltningsorgan og betales af operatører af søfartøjer eller godsejere for brugen af faciliteter og tjenesteydelser, der gør det muligt for skibe at sejle ind og ud af havnen, herunder også vandvejene, som giver adgang til *disse havne*, samt for adgangen til ekspedition af passagerer og gods

Ændringsforslag

9. "havneinfrastrukturafgift": en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnens forvaltningsorgan og betales af operatører af søfartøjer eller godsejere for brugen af faciliteter og tjenesteydelser, der gør det muligt for skibe at sejle ind og ud af havnen, herunder også vandvejene, som giver adgang til *den havn, hvor sådanne vandveje administreres og forvaltes af havnen selv*, samt for adgangen til ekspedition af passagerer og gods

Or. en

Begrundelse

Vandveje, der giver adgang til havne, bør kun inkluderes i gebyret, når de rent faktisk administreres af den pågældende havn.

Ændringsforslag 31

**Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 12**

Kommissionens forslag

12. "havnetjenestekontrakt": en formel og juridisk bindende aftale mellem en leverandør af havnetjenester og *en kompetent myndighed*, hvorved *myndigheden* udpeger en leverandør af havnetjenester til at levere havnetjenester efter en procedure med henblik på at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester

Ændringsforslag

12. "havnetjenestekontrakt": en formel og juridisk bindende aftale mellem en leverandør af havnetjenester og *havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed*, hvorved *forvaltningsorganet eller den kompetente myndighed* udpeger en leverandør af havnetjenester til at levere havnetjenester efter en procedure med henblik på at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester

Or. en

Begrundelse

Aftalen kunne ligeledes indgås mellem havnens forvaltningsorgan og tjenesteleverandøren (havnens forvaltningsorgan bør have beføjelse til at begrænse antallet af tjenesteleverandører i overensstemmelse med artikel 6).

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 16

Kommissionens forslag

16. "søhavn": et område, der består af et landareal og vand, og som er anlagt og udstyret på en sådan måde, at det først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer; **og enhver anden nødvendig infrastruktur for transportvirksomhederne inden for havneområdet**

Ændringsforslag

16. "søhavn": et område, der består af et landareal og vand, og som er anlagt og udstyret på en sådan måde, at det først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer **og andre personer**

Or. en

Begrundelse

Den sidste del "og enhver anden nødvendig infrastruktur for transportvirksomhederne inden for havneområdet" bør udgå, da den er meget tvetydig og ikke præciserer definitionen yderligere.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) overholdelse af nationale sociale standarder.

Or. en

Begrundelse

Listen over kriterier for minimumskrav er udtømmende. Ud over faglige kvalifikationer, søfartssikkerhed og miljøkrav bør sociale standarder ligeledes spille en rolle i forbindelse med valget af tjenesteleverandør.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. I de i stk. 1 omhandlede tilfælde skal de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, og de nærmere regler for tildeling af retten til at levere havnetjenester i henhold til disse krav **være offentliggjort** af havnens forvaltningsorgan inden den 1. juli **2015**, eller i tilfælde af mindstekrav, der finder anvendelse efter denne dato, mindst tre måneder før den dato, hvor kravene finder anvendelse. Leverandører af havnetjenester skal på forhånd underrettes om enhver ændring af kriterierne og proceduren.

Ændringsforslag

5. I de i stk. 1 omhandlede tilfælde skal de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, og de nærmere regler for tildeling af retten til at levere havnetjenester i henhold til disse krav **offentliggøres** af havnens forvaltningsorgan inden den 1. juli **2018**, eller i tilfælde af mindstekrav, der finder anvendelse efter denne dato, mindst tre måneder før den dato, hvor kravene finder anvendelse. Leverandører af havnetjenester skal på forhånd underrettes om enhver ændring af kriterierne og proceduren.

Or. en

Begrundelse

Forordningen vil højst sandsynligt ikke træde i kraft før 2014-2015. I artikel 25 bør den dato, fra hvornår forordningen finder anvendelse, derfor ændres til 2018 (i stedet for 2015), således at medlemsstaterne kan foretage de nødvendige ændringer. Alle respektive datoer er på ensartet vis blevet ændret fra 2015 til 2018.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) mangel på landareal eller landareal forbeholdt til anden brug, forudsat at havneforvaltningsorganet kan påvise, at det pågældende areal er en **væsentlig** havnefacilitet **i forbindelse med levering af den pågældende havnetjeneste**, og at begrænsningen er i overensstemmelse med den formelle udviklingsplan for havnen som godkendt af havneforvaltningsorganet, og i givet fald eventuelle andre kompetente myndigheder i henhold til den nationale lovgivning

Ændringsforslag

a) mangel på landareal eller landareal forbeholdt til anden brug, forudsat at havneforvaltningsorganet kan påvise, at det pågældende areal er en havnefacilitet, **der er vigtig for leveringen af havnetjenester**, og at begrænsningen, **hvor det er relevant**, er i overensstemmelse med den formelle udviklingsplan for havnen som godkendt af havneforvaltningsorganet, og i givet fald eventuelle andre kompetente myndigheder i henhold til den **relevante** nationale lovgivning

Begrundelse

Det er ikke alle havne, som har en formel udviklingsplan, og såfremt de har, henviser planerne som regel ikke til det maksimale antal af leverandører til et givent areal.

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) manglen på plads ved adgang fra vandsiden i de tilfælde, hvor dette udgør et væsentligt element af evnen til at levere den pågældende havnetjeneste på sikker og effektiv vis

Begrundelse

Det er hensigtsmæssigt at tilføje pladsmangel i havneområdet som en årsag til at begrænse antallet af leverandører, idet tjenesteleverandører har behov for tilstrækkelig plads til deres operationer til søs for at kunne udføre dem på sikker vis.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 – litra a b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ab) specifikke markedsbegrænsninger som følge af havnens økonomiske kapacitet

Begrundelse

Ud over pladsrelaterede begrænsninger bør havnens størrelse og markedskapacitet (antal af anløb) tages i betragtning. I mindre havne er der muligvis ikke tilstrækkelig aktivitet for flere leverandører.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1 – litra a c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ac) behovet for at garantere leveringen af sikre, beskyttede og miljømæssigt bæredygtige havneoperationer

Or. en

Begrundelse

En anden mulig grund til at begrænse antallet af leverandører skal være af hensyn til sikkerheden, beskyttelsen og miljøet for at kunne sikre problemfrie havneoperationer.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Når en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, kan medlemsstaten overlade vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en myndighed, som er uafhængig af havnens forvaltningsorgan. Hvis medlemsstaten ikke overlader vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en sådan myndighed, må antallet af leverandører ikke være mindre end to.

4. Når en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, kan medlemsstaten overlade vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en myndighed, som er uafhængig af havnens forvaltningsorgan. Hvis medlemsstaten ikke overlader vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en sådan myndighed, må antallet af leverandører ikke være mindre end to, ***uden at det berører stk. 1.***

Or. en

Begrundelse

Antallet af leverandører bør ikke være mindre end to, medmindre en af de i artikel 6 anførte årsager indebærer en begrænsning til en enkelt leverandør.

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed skal informere alle berørte parter om oplysninger vedrørende den påtænkte tilrettelæggelse af udvælgelsesprøven og en vejledende gennemførelsesfrist samt om alle eventuelle ændringer af en sådan procedure eller frist.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at gøre udvælgelsesprøven gennemsigtig og ikke-diskriminerende skal alle berørte parter have de nødvendige oplysninger.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Hvis den skønnede værdi af havnetjenesten overstiger den tærskel, der er fastsat i stk. 3, anvendes reglerne for tildelingsproceduren, de proceduremæssige garantier og den maksimale varighed af koncessionerne, jf. direktiv.../... [koncessioner].

udgår

Or. en

Begrundelse

Udvælgelsesproceduren som fastlagt i direktivet om tildeling af koncessionskontrakter bør kun finde anvendelse, når kontrakter tildeles som koncessioner. Ved andre kontrakttyper skal udvælgelsesproceduren følge de i denne forordning fastlagte principper.

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Tærskelværdien og metoden til at fastsætte værdien af havnetjenesten skal være kravene i de relevante og gældende bestemmelser i direktiv.../... [koncessioner].

udgår

Or. en

Begrundelse

Udvælgelsesproceduren som fastlagt i direktivet om tildeling af koncessionskontrakter bør kun finde anvendelse, når kontrakter tildeles som koncessioner. Ved andre kontrakttyper skal udvælgelsesproceduren følge de i denne forordning fastlagte principper.

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Varigheden af en havnetjenestekontrakt skal være begrænset. Havnens forvaltningsorgan eller, hvor det er hensigtsmæssigt, den kompetente myndighed fastsætter den pågældende varighed på grundlag af den tjeneste, som kontrakten vedrører. Beregningen skal omfatte både initialinvesteringer og investeringer i løbet af kontraktens løbetid.

Or. en

Begrundelse

Kontrakternes varighed bør stå i forhold til de anslåede investeringer.

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5. I forbindelse med denne forordning skal en væsentlig ændring, som defineret i direktiv.../... [koncessioner], af bestemmelserne i en havnetjenestekontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny havnetjenestekontrakt og kræver en ny procedure, jf. stk. 2.

udgår

Or. en

Begrundelse

Udvælgelsesproceduren som fastlagt i direktivet om tildeling af koncessionskontrakter bør kun finde anvendelse, når kontrakter tildeles som koncessioner. Ved andre kontrakttyper skal udvælgelsesproceduren følge de i denne forordning fastlagte principper.

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6. Stk. 1 til 5 i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9.

6. Stk. 1 til **4a** i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9, **stk. 1.**

Or. en

Begrundelse

De specifikke stykker bør ikke finde anvendelse på en intern operatør, der leverer tjenester i henhold til public service-forpligtelsen.

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. **Denne forordning berører ikke** direktiv .../... [koncessioner]¹⁵, direktiv .../...[offentlige forsyningsværker]¹⁶ og direktiv .../... [offentlige indkøb]¹⁷.

¹⁵ Forslag til direktiv om tildeling af koncessionskontrakter, **KOM(2011) 897** endelig.

¹⁶ Forslag til direktiv om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester, **KOM/2011/0895** endelig.

¹⁷ Forslag til direktiv om offentlige indkøb, **KOM/2011/0896** endelig.

Ændringsforslag

7. **Hvis kontrakter til levering af havnetjenester tager form af koncessionskontrakter om tjenesteydelser jf. direktiv .../... [koncessioner]¹⁵, finder det pågældende direktivs bestemmelser anvendelse. Denne forordning berører ikke direktiv .../...[offentlige forsyningsværker]¹⁶ og direktiv .../... [offentlige indkøb]¹⁷.**

¹⁵ Forslag til direktiv om tildeling af koncessionskontrakter, **COM(2011)0897** endelig.

¹⁶ Forslag til direktiv om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester, **COM(2011)0895** endelig.

¹⁷ Forslag til direktiv om offentlige indkøb, **COM(2011)0896** endelig.

Or. en

Begrundelse

Udvælgelsesproceduren som fastlagt i direktivet om tildeling af koncessionskontrakter bør kun finde anvendelse, når kontrakter tildeles som koncessioner. Ved andre typer kontrakter skal udvælgelsesproceduren følge de principper, der er fastlagt i denne forordning eller i anden relevant lovgivning.

Ændringsforslag 47

**Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 1 – indledning**

Kommissionens forslag

1. **Medlemsstaterne** kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre:

Ændringsforslag

1. **Havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed** kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre:

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan bør have mulighed for at træffe afgørelse om pålæggelse af public service-forpligtelser med henblik på at sikre, at den eksisterende praksis bevares i fremtiden.

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) sikkerhed, beskyttelse eller miljømæssig bæredygtighed ved havneoperationer.

Begrundelse

Det bør være muligt at pålægge public service-forpligtelser for at tilvejebringe sikre, beskyttede og miljømæssigt bæredygtige havneoperationer.

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. -1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1. Havnens forvaltningsorgan eller selve den kompetente myndighed, eller den retlige uafhængige enhed, over hvilken den udøver kontrol, som svarer til den, der udøves over dens egen tjenestegrene, kan levere en havnetjeneste uden begrænsninger, forudsat at bestemmelserne i denne forordnings kapitel II finder tilsvarende anvendelse på alle de operatører, der leverer den pågældende tjeneste. Leverandøren af havnetjenester anses i sådanne tilfælde for at udgøre en intern operatør.

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed bør have beføjelse til selv at træffe afgørelse om levering af en bestemt tjenesteydelse på samme betingelser som andre leverandører.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), kan den kompetente myndighed beslutte selv at levere en havnetjeneste, som er underlagt public service-forpligtelser, eller direkte at pålægge en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene, sådanne forpligtelser. ***I så fald skal leverandøren af havnetjenester betragtes som en intern operatør i forbindelse med denne forordning.***

Ændringsforslag

1. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), kan ***havnens forvaltningsorgan eller*** den kompetente myndighed beslutte selv at levere en havnetjeneste, som er underlagt public service-forpligtelser, eller direkte at pålægge en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene, sådanne forpligtelser.

Or. en

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan har i mange medlemsstater beføjelse til at træffe afgørelse om public service-forpligtelser.

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. ***Den*** kompetente myndighed anses kun for at udøve en kontrol over en juridisk selvstændig enhed, som svarer til det, der gælder for myndighedens egne tjenestegrene, hvis den udøver en afgørende indflydelse på både strategiske målsætninger og væsentlige beslutninger i

Ændringsforslag

2. ***Havnens forvaltningsorgan eller den*** kompetente myndighed anses kun for at udøve en kontrol over en juridisk selvstændig enhed, som svarer til det, der gælder for myndighedens egne tjenestegrene, hvis den udøver en afgørende indflydelse på både strategiske

den *kontrollerede* juridiske enhed.

målsætninger og væsentlige beslutninger i den *pågældende* juridiske enhed.

Or. en

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan har i mange medlemsstater beføjelse til at træffe afgørelse om public service-forpligtelser.

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. **Den interne** operatør *må* kun udføre den tildelte havnetjeneste i den eller de havne, hvor operatøren *har fået overdraget at levere havnetjenesten.*

Ændringsforslag

3. **I de tilfælde, der er nævnt i artikel 6, stk. 1, litra b), må en intern** operatør kun udføre den tildelte havnetjeneste i den eller de havne, hvor operatøren *er blevet tildelt leveringen af den pågældende havnetjeneste.*

Or. en

Begrundelse

Dette ændringsforslag tager hensyn til den ændrede beskrivelse af den interne operatør.

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med forbehold af national lovgivning og EU-ret, herunder kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, **kan** havnens forvaltningsorgan kræve, at den udpegede leverandør af havnetjenester, som er udpeget i henhold til proceduren i artikel 7, såfremt denne er forskellig fra den etablerede leverandør af havnetjenester, giver personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af

Ændringsforslag

2. Med forbehold af national lovgivning og EU-ret, herunder kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, **skal** havnens forvaltningsorgan kræve, at den udpegede leverandør af havnetjenester, som er udpeget i henhold til proceduren i artikel 7, såfremt denne er forskellig fra den etablerede leverandør af havnetjenester, giver personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af

havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Or. en

Begrundelse

For så vidt angår overførsel af personale bør medlemsstaterne pålægges at give personalet de rettigheder, som de ville have haft, såfremt der var sket en overførsel jf. direktiv 2001/23/EF.

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning Artikel 11

Kommissionens forslag

Dette kapitel og overgangsbestemmelserne i artikel 24 finder ikke anvendelse på godshåndterings- og passagertjenester.

Ændringsforslag

Dette kapitel og overgangsbestemmelserne i artikel 24 finder ikke anvendelse på godshåndterings- og passagertjenester **eller lodsning.**

Or. en

Begrundelse

Lodsning bør ikke være omfattet af kapitlet om markedsadgang, idet det er en tjeneste, der er yderst relevant for sikkerheden til søs. I sin beslutning A.960 anerkender IMO den vigtige rolle, som lodser spiller i at fremme søfartssikkerheden og beskytte havmiljøet. IMO agter desuden ikke at involvere sig i certificeringen eller udstedelsen af licenser til lodser eller i de lodsningssystemer, der praktiseres i adskillige stater, hvorfor det forekommer ubegrundet, at Unionen burde.

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for **hver enkelt**

Ændringsforslag

2. Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for **den pågældende**

havnetjeneste og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:

offentligt finansierede aktivitet eller investering og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:

Or. en

Begrundelse

Separationen af regnskaber bør være begrænset til den specifikke offentligt finansierede aktivitet/investering for så vidt angår andre tjenesteydelser. Denne forordning bør ikke fastsætte en forpligtelse til at have separate regnskaber for hver tjenesteydelse, når havnen kun modtager offentlige midler på et bestemt område.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Havnens forvaltningsorgan skal opbevare oplysningerne om de i stk. 1 og 2 omhandlede finansielle forbindelser, så de er til rådighed for Kommissionen og for **de kompetente uafhængige tilsynsmyndigheder**, jf. artikel 17, i fem år regnet fra udgangen af det regnskabsår, som oplysningerne vedrører.

Ændringsforslag

4. Havnens forvaltningsorgan skal opbevare oplysningerne om de i stk. 1 og 2 omhandlede finansielle forbindelser, så de er til rådighed for Kommissionen og for **det udpegede organ, i henhold til** artikel 17, i fem år regnet fra udgangen af det regnskabsår, som oplysningerne vedrører.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå misforståelser bør den nye ordlyd i artikel 17 tages i betragtning.

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning alle yderligere oplysninger til rådighed for Kommissionen og **den kompetente uafhængige**

Ændringsforslag

5. Havnens forvaltningsorgan stiller **i tilfælde af en formel klage og** efter anmodning alle yderligere oplysninger til rådighed for Kommissionen og **det**

tilsynsmyndighed, som disse finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning. Oplysningerne fremsendes inden to måneder efter datoen for anmodningen.

udpegede organ i henhold til artikel 17, som disse finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning. Oplysningerne fremsendes inden to måneder efter datoen for anmodningen.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå misforståelser bør den nye ordlyd i artikel 17 tages i betragtning. De oplysninger, der henvises til, bør kun gøres tilgængelige i tilfælde af en formel klage og efter anmodning.

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. De gebyrer for tjenester, der leveres af en intern operatør, jf. artikel 9, og de gebyrer, der opkræves af leverandører **af havnetjenester i en situation med et begrænset antal leverandører, som ikke er udpeget på grundlag af en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure**, skal fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Gebyrerne skal afspejle vilkårene på et relevant marked med konkurrence og skal stå i et rimeligt forhold til den økonomiske værdi af de præsterede ydelser.

Ændringsforslag

1. De gebyrer for tjenester, der leveres af en intern operatør, jf. artikel 9, **stk. 1**, og de gebyrer, der opkræves af leverandører **af en havnetjeneste i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra b)**, skal fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Gebyrerne skal **så vidt muligt** afspejle vilkårene på et relevant marked med konkurrence og skal stå i et rimeligt forhold til den økonomiske værdi af de præsterede ydelser.

Or. en

Begrundelse

Anvendelsesområdet for artikel 13 skal præciseres yderligere. Kriterierne om, at gebyrerne afspejler det konkurrencedygtige relevante marked, bør kun være en mulighed, ikke en forpligtelse, men bør stå i et rimeligt forhold til værdien for den leverede tjeneste.

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Leverandøren af havnetjenester skal **efter anmodning** give **den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed, der er omhandlet i artikel 17**, oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for at fastsætte strukturen og niveauet af havnetjenestegebyrer, der er omfattet af stk. 1 i denne artikel. Disse oplysninger skal omfatte den metode, der anvendes til at fastsætte havnetjenestegebyrer for så vidt angår de faciliteter og tjenesteydelser, som disse havnetjenestegebyrer vedrører.

Ændringsforslag

3. Leverandøren af havnetjenester skal **i tilfælde af en formel klage og efter anmodning i henhold til artikel 17** give **det udpegede organ** oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for at fastsætte strukturen og niveauet af havnetjenestegebyrer, der er omfattet af stk. 1 i denne artikel. Disse oplysninger skal omfatte den metode, der anvendes til at fastsætte havnetjenestegebyrer for så vidt angår de faciliteter og tjenesteydelser, som disse havnetjenestegebyrer vedrører.

Or. en

Begrundelse

De oplysninger, der henvises til, bør kun gøres tilgængelige i tilfælde af en formel klage og efter anmodning.

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. For at fremme et effektivt infrastrukturafgiftssystem fastlægger havnens forvaltningsorgan autonomt strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifterne i henhold til sin egen forretningsstrategi og investeringsplan, **som afspejler konkurrenceforholdene på det relevante marked**, og i overensstemmelse med reglerne om statsstøtte.

Ændringsforslag

3. For at fremme et effektivt infrastrukturafgiftssystem fastlægger havnens forvaltningsorgan autonomt strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifterne i henhold til sin egen forretningsstrategi og investeringsplan og i overensstemmelse med reglerne om statsstøtte **og konkurrencereglerne**.

Or. en

Begrundelse

Reglerne om statsstøtte og konkurrencereglerne bør overholdes, samtidig med at der gives plads til handelsforhandlinger.

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med forretningspraksis, *f.eks.* for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet. Kriterierne for differentierede afgifter skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og overholde konkurrencereglerne. ***Den deraf følgende differentierede afgift skal navnlig være tilgængelig for alle relevante havnetjenestebrugere på lige vilkår.***

Ændringsforslag

4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med ***havnens økonomiske strategi og bl.a.*** forretningspraksis, ***bl.a.*** for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet. Kriterierne for differentierede afgifter skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og overholde ***reglerne om statsstøtte samt*** konkurrencereglerne.

Or. en

Begrundelse

Havnens forvaltningsorgan bør gives større fleksibilitet til at fastsætte gebyrer i henhold til sin forretningsstrategi og kommercielle praksis, ikke blot begrænset til hyppige brugere.

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning

Artikel 14 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe,

Ændringsforslag

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe ***og***

brændstoffer **og typer af operationer** med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter **og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.**

brændstoffer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter.

Or. en

Begrundelse

Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter bør være strengt begrænset. Fælles klassifikationer af skibe og brændstoffer bør fastlægges i overensstemmelse med internationale standarder. Havnene bør selv kunne fastlægge de typer af operationer, som gebyrerne kan variere efter, samt fastsættelsen af gebyrerne.

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Havnens forvaltningsorgan underretter havnebrugerne og repræsentanter eller sammenslutninger af havnebrugere om strukturen af og de kriterier, der benyttes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifters størrelse, **herunder de samlede omkostninger og indtægter, der skal tjene som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne.** Havnens forvaltningsorgan underretter havneinfrastrukturbrugerne om alle ændringer af havneinfrastrukturafgifternes størrelse, struktur eller kriterierne, der anvendes til at fastlægge sådanne afgifter, mindst tre måneder i forvejen.

Ændringsforslag

6. Havnens forvaltningsorgan underretter havnebrugerne og repræsentanter eller sammenslutninger af havnebrugere om strukturen af og de kriterier, der benyttes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifters størrelse. Havnens forvaltningsorgan underretter havneinfrastrukturbrugerne om alle ændringer af havneinfrastrukturafgifternes størrelse, struktur eller kriterierne, der anvendes til at fastlægge sådanne afgifter, mindst tre måneder i forvejen.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at mindske den administrative byrde og bevare havnens forretningsstrategi.

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i stk. 4, til rådighed for **den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed** og Kommissionen, **og derudover detaljerede oplysninger om de omkostninger og indtægter**, der tjener som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne, og den metode, der anvendes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifter for så vidt angår de faciliteter og ydelser, som disse havneinfrastrukturafgifter vedrører.

Ændringsforslag

7. Havnens forvaltningsorgan stiller **i tilfælde af en formel klage og** efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i stk. 4, til rådighed for **det udpegede organ i henhold til artikel 17** og Kommissionen, der tjener som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne, og den metode, der anvendes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifter for så vidt angår de faciliteter og ydelser, som disse havneinfrastrukturafgifter vedrører.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå misforståelser bør den nye ordlyd i artikel 17 tages i betragtning. De oplysninger, der henvises til, bør kun gøres tilgængelige i tilfælde af en formel klage og efter anmodning.

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Havnens forvaltningsorgan **nedsetter et udvalg** bestående af repræsentanter for operatører af søfartøjer, godsejere eller andre havnebrugere, som afkræves en infrastrukturafgift eller et havnetjenestegebyr eller begge dele. **Dette udvalg benævnes "havnebrugernes rådgivende udvalg"**.

Ændringsforslag

1. Havnens forvaltningsorgan **sikrer, at der fastlægges hensigtsmæssige høringsmekanismer. Med henblik herpå kan det enten nedsætte et rådgivningsudvalg for havnebrugere** bestående af repræsentanter for operatører af søfartøjer, godsejere eller andre havnebrugere, som afkræves en infrastrukturafgift eller et havnetjenestegebyr eller begge dele, **eller sikre høring gennem organer af forskellig**

sammensætning, der allerede er oprettet inden for havnen, forudsat at der foretages passende høring af alle brugere.

Or. en

Begrundelse

Der bør sikres passende høring af brugerne, men hvorvidt denne høring skal ske gennem havnebrugernes udvalg eller gennem andre foranstaltninger bør være op til havnen.

Ændringsforslag 66

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Havnens forvaltningsorgan ***hører hvert år*** forud for fastsættelsen af ***havneinfrastrukturafgifter havnebrugernes rådgivende udvalg om afgifternes struktur og størrelse***. De i artikel 6 og 9 omhandlede leverandører af havnetjenester hører hvert år forud for fastsættelsen af havnetjenestegebyrer ***havnebrugernes rådgivende udvalg*** om gebyrernes struktur og størrelse. Havnens forvaltningsorgan stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed til sådanne høringer og skal underrettes om resultaterne af høringen af leverandørerne af havnetjenester.

Ændringsforslag

2. Havnens forvaltningsorgan ***giver havnebrugerne passende oplysninger om strukturen og de kriterier, der anvendes til at fastsætte havnetjenestegebyrerne. Havnebrugerne høres i tilfælde af væsentlige ændringer af havneinfrastrukturgebyrer*** forud for fastsættelsen af ***sådanne gebyrer***. De i artikel 6 og 9 omhandlede leverandører af havnetjenester hører hvert år forud for fastsættelsen af havnetjenestegebyrer ***havnebrugerne*** om gebyrernes struktur og størrelse. Havnens forvaltningsorgan stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed til sådanne høringer og skal underrettes om resultaterne af høringen af leverandørerne af havnetjenester.

Or. en

Begrundelse

For så vidt angår infrastrukturgebyrerne bør brugerne kun oplyses om gebyrernes struktur og høres i tilfælde af væsentlige ændringer.

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning Artikel 17 – overskrift

Kommissionens forslag

Uafhængig tilsynsmyndighed

Ændringsforslag

Uafhængigt tilsyn

Or. en

Begrundelse

Artiklen bør fokusere mere på funktionen end oprettelsen af en uafhængig tilsynsmekanisme.

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at **en uafhængig tilsynsmyndighed overvåger og fører tilsyn med** anvendelsen af denne forordning for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at **der fastlægges effektive mekanismer til at behandle klager over** anvendelsen af denne forordning for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning. **Medlemsstaterne udpeger med henblik herpå et eller flere organer til at behandle forskellige typer af klager eller dække forskellige geografiske områder.**

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at præcisere, at medlemsstaterne kan have flere organer, der fører uafhængigt tilsyn, og at tilsynet bør fokusere på behandlingen af klager.

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Den** uafhængige **tilsynsmyndighed** skal

Ændringsforslag

2. **Det** uafhængige **tilsyn** skal **udføres på**

være retligt adskilt fra og operationelt uafhængig af alle havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester. Medlemsstater, som bevarer ejerskabet af eller kontrollen over havne eller havneforvaltningsorganer skal sikre en effektiv strukturel adskillelse mellem de funktioner, der vedrører **tilsyn og overvågning i forbindelse med denne forordning**, og de aktiviteter, der er knyttet til deres ejerskab eller kontrol. **Den** uafhængige **tilsynsmyndighed** skal **udøve sine beføjelser på en** upartisk og **gennemsigtig måde, som tager** behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.

en måde, som er retligt adskilt fra og operationelt uafhængig af alle havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester. Medlemsstater, som bevarer ejerskabet af eller kontrollen over havne eller havneforvaltningsorganer skal sikre en effektiv strukturel adskillelse mellem de funktioner, der vedrører **behandlingen af klager**, og de aktiviteter, der er knyttet til deres ejerskab eller kontrol. **Det** uafhængige **tilsyn** skal **være** upartisk og **gennemsigtigt og tage** behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.

Or. en

Begrundelse

Dette stykke bør fokusere mere på funktionen end oprettelsen af en uafhængig tilsynsmekanisme.

Ændringsforslag 70

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Den uafhængige tilsynsmyndighed behandler de klager, som indgives af enhver part med en legitim interesse, og **de tvister, der indbringes for tilsynsmyndigheden** vedrørende anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne sikrer, at enhver part med en legitim interesse **har ret til at blive, og bliver, oplyst om, hvordan** der **indgives en klage** vedrørende anvendelsen af denne forordning.

Or. en

Begrundelse

Det er medlemsstaternes ansvar at oplyse parterne om klagemekanismerne.

Ændringsforslag 71

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Hvis der opstår en tvist mellem parter, der er etableret i forskellige medlemsstater, er det **den uafhængige tilsynsmyndighed i** den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, hvor tvisten antages at have sin oprindelse, der har kompetence til at løse tvisten.

Ændringsforslag

4. Hvis der opstår en tvist mellem parter, der er etableret i forskellige medlemsstater, er det den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, hvor tvisten antages at have sin oprindelse, der har kompetence til at løse tvisten. **De berørte medlemsstater samarbejder indbyrdes og udveksler oplysninger om deres arbejde.**

Or. en

Begrundelse

Institutionaliseret samarbejde mellem de forskellige myndigheder, der fører uafhængigt tilsyn, vil ikke øge bureaukratiet synderligt. Idet denne forordning vil finde direkte anvendelse på medlemsstaterne, forekommer det overflødig med et netværk til at sikre denne anvendelse. Da der kan være forskellige myndigheder inden for én medlemsstat, er det ligeledes tvivlsomt, hvorvidt et sådant institutionaliseret netværk kan gennemføres. Det er tilstrækkeligt at etablere et samarbejde vedrørende grænseoverskridende klager.

Ændringsforslag 72

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. **Den uafhængige tilsynsmyndighed** har ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for at sikre overvågning af og tilsyn med anvendelsen af denne forordning.

Ændringsforslag

5. **I det tilfælde, at en part med legitime interesser indgiver en formel klage, har den relevante myndighed, der fører uafhængigt tilsyn,** ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for at sikre overvågning af og tilsyn med anvendelsen af denne forordning.

Or. en

Begrundelse

De udpegede organer i medlemsstaterne bør kun have ret til at kræve oplysninger i tilfælde af en formel klage.

Ændringsforslag 73

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan på anmodning af en kompetent myndighed i medlemsstaten komme med udtalelser om alle spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. **udgår**

Or. en

Begrundelse

De udpegede organers rolle bør begrænses til behandling af klager og bilæggelse af tvister.

Ændringsforslag 74

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan høre havnebrugernes rådgivende udvalg for den berørte havn i forbindelse med klager eller tvister.

7. I forbindelse med klager eller tvister kan den relevante myndighed, der fører uafhængigt tilsyn, høre de medlemmer i havnebrugernes pågældende rådgivende udvalg for den berørte havn, som er berørt af klagen eller tvisten.

Or. en

Begrundelse

Denne ordlyd begrænser høringen til kun de parter, der er involveret i klagen eller tvisten.

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 8

Kommissionens forslag

8. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.

Ændringsforslag

8. Den **relevante** uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå misforståelser bør den nye ordlyd være sammenhængende i hele artikel 17.

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 9

Kommissionens forslag

9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen **navnet på de uafhængige tilsynsmyndigheder** senest den 1. juli 2015 og eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de uafhængige tilsynsmyndigheder på sit websted.

Ændringsforslag

9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen **de mekanismer og procedurer, der er fastlagt for at opfylde denne artikels stk. 1 og 2** senest den 1. juli 2018 og eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de **relevante** uafhængige tilsynsmyndigheder på sit websted.

Or. en

Begrundelse

Forordningen vil højst sandsynligt ikke træde i kraft før 2014-2015. I artikel 25 bør den dato, fra hvornår forordningen finder anvendelse, ændres til 2018 (i stedet for 2015), således at medlemsstaterne kan foretage de nødvendige ændringer. Alle respektive datoer er på ensartet vis blevet ændret fra 2015 til 2018.

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning Artikel 18

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 18

udgår

Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder

1. De uafhængige tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og -praksis for at lette en fremme en ensartet gennemførelse af denne forordning. Med henblik herpå deltager de i og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt og mindst en gang om året. Kommissionen deltager i, samordner og støtter det arbejde, der udføres af netværket.

2. De uafhængige tilsynsmyndigheder samarbejder tæt med henblik på gensidig bistand i deres opgaver, herunder i at foretage undersøgelser, der er nødvendige for at behandle klager og tvister i sager, der involverer havne i forskellige medlemsstater. Med dette mål for øje forelægger en uafhængig tilsynsmyndighed efter en anden tilsynsmyndigheds begrundede anmodning de oplysninger, der er nødvendige for at den pågældende tilsynsmyndighed kan udføre sine opgaver i henhold til denne forordning.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder efter en begrundet anmodning forelægger Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan udføre sine opgaver. De oplysninger, som Kommissionen udbeder sig, skal stå i et rimeligt forhold til, hvad opgaverne kræver.

4. Oplysninger, der af den uafhængige tilsynsmyndighed betragtes som fortrolige i henhold til Unionens regler og nationale regler om forretningshemmeligheder, behandles også som fortrolige af den anden nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen. Oplysningerne må kun anvendes til det formål, der ligger til grund for anmodningen.

5. På grundlag af de uafhængige tilsynsmyndigheders erfaringer og det i stk. 1 omhandlede netværks aktiviteter samt for at sikre et effektivt samarbejde kan Kommissionen vedtage fælles principper for passende mekanismer til udveksling af oplysninger mellem uafhængige tilsynsmyndigheder. Disse gennemførelsesforanstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

Or. en

Begrundelse

Institutionaliseret samarbejde mellem de forskellige myndigheder, der fører uafhængigt tilsyn, vil ikke øge bureaukratiet synderligt. Idet denne forordning vil finde direkte anvendelse i medlemsstaterne, forekommer det overflødigt med et netværk til at sikre denne anvendelse. Da der kan være forskellige organer inden for én medlemsstat, er det ligeledes tvivlsomt, hvorvidt et sådant institutionaliseret netværk kan gennemføres. Det er tilstrækkeligt at sikre samarbejde vedrørende grænseoverskridende klager (artikel 17, stk. 4).

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder, af havnens forvaltningsorgan, eller af **den uafhængige tilsynsmyndighed**, til en klageinstans, der er uafhængig af de involverede parter.

Ændringsforslag

1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder, af havnens forvaltningsorgan, eller af **et udpeget organ i henhold til artikel 17**, til en klageinstans, der er uafhængig af de

Denne klageinstans kan være en domstol.

involverede parter. Denne klageinstans kan være en domstol.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at undgå misforståelser bør den nye ordlyd i artikel 17 tages i betragtning.

Ændringsforslag 79

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 1. juli **2015** Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 1. juli **2018** Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

Or. en

Begrundelse

Forordningen vil højst sandsynligt ikke træde i kraft før 2014-2015. I artikel 25 bør den dato, fra hvornår forordningen finder anvendelse, derfor ændres til 2018 (i stedet for 2015), således at medlemsstaterne kan foretage de nødvendige ændringer. Alle respektive datoer er på ensartet vis blevet ændret fra 2015 til 2018.

Ændringsforslag 80

Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Beføjelsen til at vedtage de delegerede retsakter, jf. artikel 14, tillægges

PE521.596v02-00

Ændringsforslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 14, tillægges

52/58

PR\1009294DA.doc

Kommissionen for en *ubegrænset* periode.

Kommissionen for en *periode på fem år fra den...* * *Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af den femårige periode. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.*

** EUT: Indsæt venligst datoen: Datoen for denne forordnings ikrafttræden.*

Or. en

Begrundelse

Varigheden af delegationen af beføjelser til Kommissionen bør være begrænset til en periode på fem år, der kan forlænges, såfremt visse betingelser, som f.eks. udarbejdelsen af en rapport, overholdes, og såfremt hverken Parlamentet eller Rådet gør indsigelse. Dette ændringsforslag tager hensyn til den nye standardformulering for delegerede retsakter.

Ændringsforslag 81

Forslag til forordning Artikel 22

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 22

udgår

Udvalgsprocedure

- 1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg i betydningen i forordning (EU) nr. 182/2011.*
- 2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.*

Or. en

Begrundelse

Artikel 22 om udvalgsproceduren er overflødig, fordi bestemmelsen for

gennemførelsesretsakter i artikel 18 er udgået.

Ændringsforslag 82

Forslag til forordning Artikel 23

Kommissionens forslag

Senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen *en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen og virkningen* af denne forordning, eventuelt ledsaget af relevante forslag.

Ændringsforslag

Med henblik på at evaluere anvendelsen og virkningen af denne forordning forelægges der to rapporter for Europa-Parlamentet og Rådet. Senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen *en midtvejsrapport og senest seks år efter ikrafttrædelsen* af denne forordning, ***forelægger Kommissionen en rapport***, eventuelt ledsaget af relevante forslag.

Or. en

Begrundelse

Udarbejdelsen af en rapport, der er ledsaget af relevante ændringsforslag til denne forordning kun tre år efter ikrafttrædelsen, giver ikke tilstrækkelig tid til en grundig evaluering af, hvorvidt denne forordnings bestemmelser har den ønskede effekt. Det foreslås derfor at have en midtvejsevaluering efter tre år og en endelig rapport (eventuelt ledsaget af nye forslag) efter seks år.

Ændringsforslag 83

Forslag til forordning Artikel 24 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden ***[datoen for vedtagelse af denne forordning]***, som ikke opfylder betingelserne i stk. 1, forbliver gyldige, indtil de udløber, men dog kun frem til den 1. juli **2025**.

Ændringsforslag

2. Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden... *, som ikke opfylder betingelserne i stk. 1, forbliver gyldige, indtil de udløber, men dog kun frem til den 1. juli **2023**.

**** EUT: Indsæt venligst datoen: datoen for***

forordningens vedtagelse.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at fastsætte en overgangsperiode, men denne periode bør ikke være for lang, idet gennemførelsen af forordningen i så fald ikke vil medføre lige konkurrencevilkår.

Ændringsforslag 84

**Forslag til forordning
Artikel 25 – stk. 2**

Kommissionens forslag

Den anvendes fra den 1. juli **2015**.

Ændringsforslag

Den anvendes fra den 1. juli **2018**.

Or. en

Begrundelse

Forordningen vil højst sandsynligt ikke træde i kraft før 2014-2015. I artikel 25 bør den dato, fra hvornår forordningen finder anvendelse, derfor ændres til 2018 (i stedet for 2015), således at medlemsstaterne kan foretage de nødvendige ændringer. Alle respektive datoer er på ensartet vis blevet ændret fra 2015 til 2018.

BEGRUNDELSE

Baggrund

Kommissionens forslag har til formål at bidrage til målet om, at det transeuropæiske transportnet (TEN-T) fungerer på mere effektiv, sammenhængende og bæredygtig vis ved at skabe en ramme, som forbedrer havnenes resultater og hjælper dem med at håndtere forandringerne inden for transport og logistik.

Forslagets hovedformål omfatter modernisering af havnetjenester og -operationer samt etablering af rammebetingelser, der kan tiltrække investeringer i havne. Kommissionen har i denne forordning til hensigt at afhjælpe et svagt konkurrencepres og muligt markedsmisbrug med henblik på at øge havnetjenesternes effektivitet.

Lastbehandling og passagertjenester er ikke medtaget i kapitel II om markedsadgang, som ofte tilrettelægges ved hjælp af koncessionskontrakter, og som derved er omfattet af anvendelsesområdet for direktivet om tildeling af koncessionskontrakter. Denne forordning skal derfor behandles i sammenhæng med direktiv .../... (koncessioner).

En vigtig forudsætning for fair konkurrence mellem havne på lige konkurrencevilkår er en klar ramme for reglerne om statsstøtte. Kommissionen er i øjeblikket i færd med at modernisere statsstøtten for så vidt angår finansieringen af infrastruktur og vil formentlig vedtage retningslinjerne i begyndelsen af 2014.

Dette forslag er i overensstemmelse med andre vigtige EU-politikker og -mål såsom hvidbogen om transport, Connecting Europe-faciliteten og Blue Belt-initiativet.

Denne forordning finder anvendelse på alle søhavnene i TEN-T-retningslinjerne og vil ifølge Kommissionen undgå yderligere byrder for de havne, som allerede fungerer godt, samtidig med at der skabes betingelser for de andre havne, således de kan imødegå deres strukturelle udfordringer.

Ordførerens holdning

Ordføreren støtter på mange områder Kommissionens forslag, men ønsker imidlertid at fremsætte en række ændringsforslag, der har til formål at forbedre forslaget.

Med henblik på at undgå enhver misforståelse har ordføreren ændret alle henvisninger fra "havne i det transeuropæiske transportnet" til "**søhavne** i det transeuropæiske transportnet", som er det korrekte anvendelsesområde for denne forordning. Det skal bemærkes, at medlemsstaterne ligeledes kan beslutte at gøre det gældende for andre havne, som ikke nødvendigvis er omfattet af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, på frivillig basis.

Henvisningen til "oprensning" er blevet fjernet fra denne forordning, fordi ordføreren støtter den holdning, at det ikke er en tjeneste, som brugeren tilbydes direkte, men et middel til at

sikre adgang til havnen, som regel i form af vedligeholdelsesoprensning hvilket kan sammenlignes med isbrydning. Havnens forvaltningsorgan bør derfor frit kunne afgøre, hvordan oprensningen skal organiseres, og den bør ikke være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

Sociale bestemmelser for havnens arbejdsoverenskomster er blevet udeladt i denne forordning og flyttet til den sektorielle sociale dialog, som blev indledt den 19. juni 2013. Ordføreren finder det ikke desto mindre vigtigt at føje nationale sociale normer til listen over minimumskriterier. Den kompetente myndighed bør desuden styrke medarbejdernes rettigheder i tilfælde af overførsler af virksomheder eller bedrifter.

Ud over pladsmangel i havnen og i tilfælde af public service-forpligtelser mener ordføreren, at pladsbegrænsninger på vandet og markedets størrelse ligeledes bør anses som gyldige årsager til at begrænse antallet af leverandørudbydere med henblik på at tage højde for havnenes adskillige størrelser og geografiske karakteristika. Hvis en begrænsning af leverandører er nødvendig for at garantere sikre, beskyttede eller miljøvenlige havneoperationer, bør forvaltningsorganet have ret til at træffe afgørelse herom.

Ordføreren mener, at lodsning bør fritages fra bestemmelserne i denne forordnings kapitel II på grund af dennes store relevans for sikre og beskyttede havneoperationer. Medlemsstaterne bør kunne beslutte, hvordan den skal organiseres, og den bør ikke være i overensstemmelse med de nye regler om markedsadgang.

For så vidt angår infrastrukturegebyrer har ordføreren ændret forslaget på en sådan måde, at havnene autonomt kan fastsætte gebyrerne i henhold til deres forretningsstrategi. Ordføreren begrænser med henblik herpå Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter til fremme af grøn skibsfart. Desuden øges spillerummet for handelsforhandlinger mellem havnens forvaltningsorgan og havnebrugeren under overholdelse af visse nøgleprincipper.

Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter bør være strengt begrænset til klassifikationerne af skibe og brændstoffer. Kommissionen bør tage hensyn til Environmental Ship Index (ESI) og de fremskridt, der er gjort inden for rammerne af World Ports Climate Initiative (WPCI), således at den fælles klassifikation af skibe og brændstoffer fastsættes i overensstemmelse med internationale standarder. Klassifikationsordningerne bør kun ligge til grund for bevilling af prisvariationer, men bør ikke påvirke havneforvaltningsorganets beføjelser til autonomt at kunne fastsætte niveauet for gebyrerne i henhold til de gældende regler.

Ordføreren støtter idéen om høring af havnebrugerne. Denne udveksling er dog allerede almindelig praksis i mange havne i dag. En for alle parter gældende model bør derfor undgås, og forskellige ordninger bør være mulige, så længe alle brugere høres på behørig vis.

Ordføreren henviser til "uafhængigt tilsyn" i stedet for den uafhængige tilsynsmyndighed for at flytte fokus fra oprettelsen af denne myndighed til de opgaver, som en sådan myndighed bør have. Gennem disse ændringer præciserer ordføreren at eksisterende myndigheder, hvor det er relevant, fortsat kan udfylde denne rolle uden yderligere bureaukratiske byrder.

For at tage højde for en realistisk tidsplan og samtidig forstå vigtigheden af en hurtig

gennemførelse har ordføreren ændret datoen for ikrafttrædelse af denne forordning til 1. juli 2018.

Ordføreren har slutteligt forbedret de aspekter i Kommissionens forslag, som han er enig i. Med sine ændringsforslag understreger han behovet for havneforvaltningsorganets autonomi, således at det kan agere i henhold til sin økonomiske strategi, samtidig med at visse nøgleprincipper overholdes. Ordføreren undgår desuden en øget administrativ byrde i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Denne forordning bør samlet set skabe retlig sikkerhed for havnene og have positiv indvirkning på et velfungerede TEN-T-netværk.