



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

JELENTÉSTERVEZET

a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Knut Fleckenstein

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést *félkövér dőlt* betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást t *félkövér dőlt* betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget *félkövér dőlt* betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket *félkövér dőlt* betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **■** jel jelzi vagy azok át vannak húzva (például: „~~ABCD~~”). A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg *félkövér dőlt* szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS	58

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))**

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013) 296 final),
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 100. cikkének (2) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0144/2013),
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
- tekintettel a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. sz. jegyzőkönyv keretében a spanyol parlament alsóháza, a spanyol szenátus, a francia nemzetgyűlés, az olasz szenátus, a lett parlament, a máltai parlament, a lengyel szejm és a lengyel szenátus által benyújtott, indokolással ellátott véleményekre, amelyekben hangsúlyozzák, hogy a jogalkotási aktus tervezete nem felel meg a szubszidiaritás elvének,
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-i véleményére¹,
- tekintettel a Régiók Bizottsága ...-i véleményére²,
- tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság véleményére (A7-0000/2013),

1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

² A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A tengeri szállítási ágazatot érintő kihívások kezelése érdekében elengedhetetlen, hogy „A kikötők mint a növekedés motorjai” című bizottsági közleményben foglalt intézkedések végrehajtására e rendelettel karöltve kerüljön sor. A kikötői késedelmekhez vezető, vámkezeléshez kapcsolódó igazgatási eljárások összetettsége jelentős mértékben gátolja a rövid távú tengeri fuvarozás versenyképességét és az uniós kikötők hatékony működését.

Or. en

Indokolás

A rendeletet egy tágabb megközelítés keretében kell fontolóra venni és végrehajtani. Hasznos kifejezett említést tenni a belső piac hiányáról a tengeri szállítási ágazatban, ami a rövid távú tengeri fuvarozás versenyképességének és a kikötők hatékony működésének legfőbb akadályá.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát – függetlenül attól a lehetőségtől, hogy a tagállamok e rendeletet további kikötők vonatkozásában is alkalmazhatják – a transzeurópai közlekedési hálózat kikötőire kell korlátozni, hiszen ezek közül

(4) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát – függetlenül attól a lehetőségtől, hogy a tagállamok e rendeletet további kikötők vonatkozásában is alkalmazhatják – **kizárólag** a transzeurópai közlekedési hálózat **tengeri** kikötőire kell korlátozni,

mindegyik jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben: vagy azért, mert az uniós teherszállításnak, illetve az utasok összlétszámának több mint **0,1 %-a** jut minden ilyen kikötőre, vagy mert minden ilyen kikötő javítja a szigetek és peremterületek regionális megközelíthetőségét. Mivel a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások során a hajók nem lépnek be közvetlenül a kikötők területére, illetve nem közvetlenül onnan indulnak, ezért e szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, és a rendelet hatálya nem terjed ki rájuk.

hiszen ezek közül mindegyik jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben: vagy azért, mert az uniós teherszállításnak, illetve az utasok összlétszámának több mint **0,1 %-a** jut minden ilyen kikötőre, vagy mert minden ilyen kikötő javítja a szigetek és peremterületek regionális megközelíthetőségét. Mivel a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások során a hajók nem lépnek be közvetlenül a kikötők területére, illetve nem közvetlenül onnan indulnak, ezért e szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, és a rendelet hatálya nem terjed ki rájuk.

Or. en

Indokolás

A kétértelműség elkerülése érdekében az előadó „a TEN-T keretében kijelölt kikötőkre” történő hivatkozásokat minden esetben „a TEN-T keretében kijelölt tengeri kikötőkre” módosította, ami e rendelet megfelelő hatályát jelöli. Érdemes megemlíteni, hogy a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy a rendeletet – önkéntes alapon – más kikötőkre is alkalmazzák, amelyek nem feltétlenül szerepelnek a TEN-T iránymutatásokban.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 56. cikkének az a célja, hogy megszüntessen minden, az Unión belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozást. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 58. cikke szerint **e cél elérése tekintetében** a közlekedésre vonatkozó cím, nevezetesen a 100. cikk (2) bekezdésének rendelkezései az irányadók.

Módosítás

(5) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 56. cikkének az a célja, hogy megszüntessen minden, az Unión belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozást. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 58. cikke szerint **a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára** a közlekedésre vonatkozó cím, nevezetesen a 100. cikk (2) bekezdésének rendelkezései az irányadók.

Or. en

Indokolás

E módosítás figyelembe veszi az EUMSZ hivatalos szóhasználatát.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Számos tagállam biztonsági vagy szociális okokból szabályozta a saját részre történő szolgáltatásnyújtást, azaz azt a lehetőséget, hogy a hajózási társaságok és a kikötői szolgáltatók maguk válasszák meg a személyzetet és saját maguknak nyújtsanak kikötői szolgáltatásokat. A jogalkotási javaslat előkészítése során a Bizottság által megkérdezett érdekelt felek annak a véleményüknek adtak hangot, hogy a saját részre történő szolgáltatásnyújtás általános, uniós szinten történő lehetővé tétele esetén további – biztonsági és szociális kérdésekkel – kapcsolatos szabályokra lenne szükség az esetleges nemkívánatos hatások kiküszöbölése érdekében. Ezért **jelenleg az tűnik indokoltnak**, hogy ezt a kérdést uniós szinten **ne** szabályozzuk, hanem a **tagállamok dönthessék el**, hogy szabályozni kívánják-e a kikötői szolgáltatások saját részre történő nyújtását, avagy sem. E rendelet hatálya ennek megfelelően csak a díjazás ellenében nyújtott kikötői szolgáltatásokra vonatkozik.

Módosítás

(6) Számos tagállam biztonsági vagy szociális okokból szabályozta a saját részre történő szolgáltatásnyújtást, azaz azt a lehetőséget, hogy a hajózási társaságok és a kikötői szolgáltatók maguk válasszák meg a személyzetet és saját maguknak nyújtsanak kikötői szolgáltatásokat. A jogalkotási javaslat előkészítése során a Bizottság által megkérdezett érdekelt felek annak a véleményüknek adtak hangot, hogy a saját részre történő szolgáltatásnyújtás általános, uniós szinten történő lehetővé tétele esetén további – biztonsági és szociális kérdésekkel – kapcsolatos szabályokra lenne szükség az esetleges nemkívánatos hatások kiküszöbölése érdekében. Ezért **nem indokolt**, hogy ezt a kérdést uniós szinten szabályozzuk, hanem **inkább a tagállamokra kell bízni annak eldöntését**, hogy szabályozni kívánják-e a kikötői szolgáltatások saját részre történő nyújtását, avagy sem. E rendelet hatálya ennek megfelelően csak a díjazás ellenében nyújtott kikötői szolgáltatásokra vonatkozik.

Or. en

Indokolás

Fontos megjegyezni, hogy a saját kiszolgálást uniós szinten egyáltalán nem kellene szabályozni. Tekintve, hogy egy ilyen piac megnyitására vonatkozó szociális rendelkezések nem elérhetők, nem helyénvaló olyan hivatkozást tenni, amely megfogalmazza a jövőbeli szabályozás lehetőségét.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezhesse, hogy igazolják bizonyos minimumkövetelmények teljesítését a szolgáltatás megfelelő módon történő elvégzésével kapcsolatban. E minimumkövetelményeknek néhány egyértelműen meghatározott feltételre kell korlátozódniuk a szolgáltatók szakmai képesítését, **többek között az elvégzett képzéseket, valamint a szükséges berendezések meglétét** illetően; **a követelményeknek átláthatóknak, megkülönböztetéstől menteseknek, tárgyilagosoknak és a kikötői szolgáltatás szempontjából relevánsoknak kell lenniük.**

Módosítás

(7) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezhesse, hogy igazolják bizonyos minimumkövetelmények teljesítését a szolgáltatás megfelelő módon történő elvégzésével kapcsolatban. E minimumkövetelményeknek néhány egyértelműen meghatározott feltételre kell korlátozódniuk a szolgáltatók szakmai képesítését, **az adott kikötői szolgáltatás biztosításához szükséges berendezéseket és a tengerbiztonsági követelmények teljesítését** illetően. **E feltételeknek a környezetvédelmi követelményeket és a nemzeti szintű szociális előírásokat egyaránt figyelembe kell venniük.**

Or. en

Indokolás

A minimumkövetelményekre vonatkozó kritériumok felsorolása kimerítő jellegű, a módosítás pedig összhangba hozza a preambulumbekzdést a vonatkozó cikkel. A szakmai képesítés, valamint a tengerbiztonsági és környezetvédelmi kívánalmak mellett a szolgáltató kiválasztásában a szociális előírásoknak is szerepet kell játszaniuk.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) **Amennyiben** a minimumkövetelmények teljesülése esetén odaítélik a kikötői szolgáltatás nyújtásának

Módosítás

(9) **Amikor** a minimumkövetelmények teljesülése esetén odaítélik a kikötői szolgáltatás nyújtásának jogát, az erre

jogát, az erre szolgáló eljárásnak átláthatónak, tárgyilagosnak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, és lehetővé kell tennie a kikötői szolgáltatók számára a szolgáltatásnyújtás időben való megkezdését.

szolgáló eljárásnak átláthatónak, tárgyilagosnak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, és lehetővé kell tennie a kikötői szolgáltatók számára a szolgáltatásnyújtás időben való megkezdését.

Or. en

Indokolás

A preambulumbekzdés módosítására a világosabb és átfogóbb megfogalmazás érdekében került sor.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) Mivel a kikötők behatárolt földrajzi területen helyezkednek el, a rendelkezésre álló terület szűkössége, illetve a területnek bizonyos típusú – átlátható területfelhasználást biztosító, hivatalos fejlesztési tervnek, valamint a területrendezési célokkal kapcsolatos tagállami jogszabályoknak megfelelő – tevékenységekre való kijelölése néhány esetben korlátozhatja a piacra jutást.

Módosítás

(A magyar nyelvi változatot nem érinti.)

Or. en

Indokolás

Nem minden kikötő alkalmaz hivatalos fejlesztési tervet, ám még ha rendelkezik is ilyennel, a tervek rendszerint nem tesznek említést a szolgáltatók maximális számáról egy adott területen.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

(10a) Tekintettel a kikötők méretében mutatkozó lényeges különbségekre, a kikötői szolgáltatók számának korlátozásakor a gazdasági kapacitást és a vízi műveletekhez szükséges terület nagyságát is figyelembe kell venni. Továbbá lehetővé kell tenni a piaci hozzáférés korlátozását a biztonságos vagy környezeti szempontból fenntartható kikötői műveletek garantálása érdekében.

Or. en

Indokolás

Figyelembe kell venni a kikötői vízi területek méretbeli korlátozásait, valamint a kikötői piaci kapacitását is. A kisebb kikötők esetében előfordulhat, hogy nincs elegendő tevékenység több szolgáltató számára. A szolgáltatók számát egy másik lehetséges okból, nevezetesen a biztonsági, biztonságossági és környezetvédelmi aggályok miatt is korlátozni kell, a zökkenőmentes kikötői műveletek garantálása érdekében.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13) **Amennyiben** korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, akkor a kiválasztásukra irányuló **eljárás során a(z) .../... irányelvben [koncessziók] meghatározott elveket és megközelítést kell követni, többek között a szerződések értékének meghatározására alkalmazott értékhatárt és módszert, valamint a lényeges módosítások és a szerződés időtartamával kapcsolatos elemek meghatározását.**

(13) **Amikor** korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, akkor a kiválasztásukra irányuló **eljárást minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tenni, és azt megkülönböztetéstől mentesen kell lebonyolítani.**

⁷ **Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2011) 897**

végleges).

Or. en

Indokolás

A koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvben megállapított kiválasztási eljárás csak abban az esetben alkalmazandó, amikor a szerződéseket koncesszió formájában ítélik oda. Más típusú szerződések esetében a kiválasztási eljárásnak e rendeletben foglalt elveket kell követnie.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 14 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(14) Amennyiben közszolgáltatási kötelezettségek miatt korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, ezt csak a közérdekre való hivatkozással lehet indokolni; közérdekűnek minősül például az a törekvés, hogy a kikötői szolgáltatáshoz minden felhasználó hozzáférjen, a szolgáltatás egész évben rendelkezésre álljon és a felhasználók bizonyos kategóriái számára megfizethető legyen.

Módosítás

(14) Amennyiben közszolgáltatási kötelezettségek miatt korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, ezt csak a közérdekre való hivatkozással lehet indokolni; közérdekűnek minősül például az a törekvés, hogy a kikötői szolgáltatáshoz minden felhasználó hozzáférjen, a szolgáltatás egész évben rendelkezésre álljon és a felhasználók bizonyos kategóriái számára megfizethető legyen, **a kikötői műveletek pedig biztonságosak vagy környezeti szempontból fenntarthatóak legyenek.**

Or. en

Indokolás

A kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy közszolgáltatási kötelezettséget kíván-e érvényesíteni a meglévő gyakorlatok jövőbeli fenntartásának biztosítása érdekében. A közszolgáltatási kötelezettség révén továbbá lehetővé válhat a biztonságos és környezeti szempontból fenntartható kikötői műveletek garانتálása.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

(18) *A* tagállamok kijelölt illetékes hatóságai eldönthetik, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásokat maguk kívánják-e biztosítani, vagy közvetlenül egy belső szolgáltatót bíznak meg e szolgáltatások nyújtásával. Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy maga gondoskodik a szolgáltatásnyújtásról, ebbe az is beletartozhat, hogy a foglalkoztatásában álló alkalmazottak nyújtják a szolgáltatást, illetve az is, hogy megbízásba adja a szolgáltatást. Amennyiben egy tagállam felségterületén található minden olyan kikötőben, amely a transzeurópai közlekedési hálózat része, ilyen korlátozással élnek, erről tájékoztatni kell a Bizottságot. Ha egy tagállam illetékes hatóságai a fenti módon döntenek, a belső szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtásnak azokra a kikötőkre kell korlátozódnia, amelyek tekintetében kijelölték őket. Ebben az esetben a belső szolgáltatók által a kikötői szolgáltatások fejében kiszabott díjakat független **felügyelő szerv felügyeli**.

(18) *Az érintett kikötőt üzemeltető szerv vagy a* tagállamok kijelölt illetékes hatóságai eldönthetik, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásokat maguk kívánják-e biztosítani, vagy közvetlenül egy belső szolgáltatót bíznak meg e szolgáltatások nyújtásával. Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy maga gondoskodik a szolgáltatásnyújtásról, ebbe az is beletartozhat, hogy a foglalkoztatásában álló alkalmazottak nyújtják a szolgáltatást, illetve az is, hogy megbízásba adja a szolgáltatást. Amennyiben egy tagállam felségterületén található minden olyan **tengeri** kikötőben, amely a transzeurópai közlekedési hálózat része, ilyen korlátozással élnek, erről tájékoztatni kell a Bizottságot. Ha egy tagállam illetékes hatóságai a fenti módon döntenek, a belső szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtásnak azokra a kikötőkre kell korlátozódnia, amelyek tekintetében kijelölték őket. Ebben az esetben a belső szolgáltatók által a kikötői szolgáltatások fejében kiszabott díjakat független **felügyeletnek kell alávetni**.

Or. en

Indokolás

A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak hatáskörrel kell rendelkeznie annak eldöntéséhez, hogy egy adott szolgáltatást saját maga kíván-e biztosítani. Továbbá a kétértelműség elkerülése érdekében az előadó „a TEN-T keretében kijelölt kikötőkre” történő hivatkozásokat minden esetben „a TEN-T keretében kijelölt tengeri kikötőkre” módosította, ami e rendelet megfelelő hatályát jelöli.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

(19) A tagállamoknak megmarad azon hatáskörük, hogy a kikötői kiszolgálást végző vállalkozások személyzete számára megfelelő szintű szociális védelmet biztosítsanak. E rendelet a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását nem **érinti**. Amennyiben a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozása esetén egy kikötői szolgáltatási szerződés megkötése szolgáltatóváltással járhat, az illetékes **hatóságok jogosultak arra, hogy** a kiválasztott kikötői szolgáltatót **felkérjék** a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2001/23/EK tanácsi irányelv¹¹ rendelkezéseinek alkalmazására.

(19) A tagállamoknak megmarad azon hatáskörük, hogy a kikötői kiszolgálást végző vállalkozások személyzete számára megfelelő szintű szociális védelmet biztosítsanak. E rendelet a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását nem **érintheti**. Amennyiben a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozása esetén egy kikötői szolgáltatási szerződés megkötése szolgáltatóváltással járhat, az illetékes **hatóságoknak kötelezniük kell** a kiválasztott kikötői szolgáltatót a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2001/23/EK tanácsi irányelv¹¹ rendelkezéseinek alkalmazására.

¹¹ HL 82., 2001.3.22., 16. o.

¹¹ HL 82., 2001.3.22., 16. o.

Or. en

Indokolás

Ami a személyzet átvételét illeti, a tagállamokat fel kell kérni arra, hogy a személyzet számára ugyanazokat a jogokat biztosítsák, amelyek a 2001/23/EK irányelv alkalmazásában megvalósuló átruházás esetén is megillették volna őket.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 20 a preambulumbekzdés (új)

(20a) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) A.960. sz. állásfoglalása szerint minden révkalauz-szolgáltatás rendkívül magas szakértelmet és helyismeretet igényel a révkalauz részéről. Tekintettel arra, hogy az IMO elismeri a révkalauz-szolgáltatások regionális vagy

helyi szintű igazgatásának helyénvalóságát, a révkalauz-szolgáltatásokat mentesíteni kell e rendelet II. fejezetében foglalt, piaci hozzáférésre vonatkozó rendelkezések hatálya alól.

Or. en

Indokolás

A révkalauz-szolgáltatásokat ki kell vonni a piaci hozzáférésre vonatkozó fejezet hatálya alól, mivel esetükben a hajózás biztonsága szempontjából kiemelten fontos szolgáltatásokról van szó. Az A.960. sz. állásfoglalásában az IMO elismerte, hogy a révkalauzok fontos szerepet játszanak a tengeri biztonság előmozdításában és a tengeri környezet védelmében. Az IMO továbbá nem szándékozik közreműködni a révkalauzok tanúsításában és engedélyezésében, illetve a különféle államokban alkalmazott révkalauz-szolgáltatások rendszereiben, ezért ez az Unió részéről is indokolatlannak tűnik.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) Az állami finanszírozások odaítélésével és felhasználásával kapcsolatos egyenlő versenyfeltételek és átláthatóság biztosítása, valamint a piactorzítás megelőzése érdekében rendelkezni kell arról, hogy amennyiben az a kikötőt üzemeltető szerv, amely állami finanszírozásban részesül, szolgáltatóként is működik, külön-külön könyvelést vezessen a kikötő üzemeltető szerveként, illetve a versenyhelyzetben lévő szolgáltatóként folytatott tevékenységeiről. Az állami támogatásra vonatkozó szabályok betartásáról azonban mindenképp gondoskodni kell.

Módosítás

(22) Az állami finanszírozások odaítélésével és felhasználásával kapcsolatos egyenlő versenyfeltételek és átláthatóság biztosítása, valamint a piactorzítás megelőzése érdekében rendelkezni kell arról, hogy amennyiben az a kikötőt üzemeltető szerv, amely állami finanszírozásban részesül, szolgáltatóként is működik, külön-külön könyvelést vezessen a kikötő üzemeltető szerveként, illetve a versenyhelyzetben lévő szolgáltatóként folytatott **állami finanszírozású** tevékenységeiről. Az állami támogatásra vonatkozó szabályok betartásáról azonban mindenképp gondoskodni kell.

Or. en

Indokolás

Az egyéb szolgáltatásoktól elkülönített könyvelést az adott államilag finanszírozott tevékenységre vagy beruházásra kell korlátozni. E rendeletnek nem szabad minden egyes szolgáltatás tekintetében külön könyvelést bevezető kötelezettséget előírnia, amikor a kikötő csupán egy meghatározott területen részesül állami finanszírozásban.

Módosítás 15

Rendelethez irányuló javaslat 22 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(22a) A 2006/111/EK irányelvben meghatározott küszöbérték alatti forgalmat lebonyolító kikötőknek teljesíteniük kell az e rendelet 12. cikkében foglalt átláthatósági kötelezettségeket, arányos módon és anélkül, hogy aránytalan igazgatási terheket kellene viselniük.

Or. en

Indokolás

A kis kikötőket csupán arra kellene kötelezni, hogy az átláthatósági rendelkezéseket az igazgatási teher arányában alkalmazzák. A küszöbértéket a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006/111/EK irányelvvel összhangban kell meghatározni.

Módosítás 16

Rendelethez irányuló javaslat 22 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(22b) A Bizottságnak tisztáznia kell az állami támogatás fogalmát a kikötői infrastruktúra finanszírozásának összefüggésében, figyelembe véve a nyilvános hozzáférést és védelmet biztosító infrastruktúra nem kereskedelmi jellegét. Ez magában foglalja a nemzeti közlekedési hálózathoz vezető vasúti és

közúti elérési kapcsolatokhoz szükséges infrastruktúrát, a kikötő területén biztosított közüzemi szolgáltatásokhoz szükséges infrastruktúrát, valamint minden olyan infrastruktúrát, amely hozzáférést biztosít egy kikötői területhez, a tengeri megközelítési infrastruktúrát, a hajózható csatornákat és a védműveket is ideértve. Az ilyen típusú infrastruktúrákat valamennyi lehetséges felhasználó számára egyenlő és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett hozzáférhetővé kell tenni, és azok a lakosság általános szükségleteinek kielégítésére irányuló állami hatáskörbe tartoznak.

Or. en

Indokolás

Az állami támogatásra vonatkozó egyértelmű szabályok elengedhetetlenek az egyenlő feltételek megteremtéséhez a kikötők számára. A Bizottság jelenleg végzi az állami támogatásra vonatkozó iránymutatások aktualizálását, és ennek során a kikötői infrastruktúra sajátos jellemzőit is figyelembe kell vennie.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(23) A nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kijelölt kikötői szolgáltatók díjszabásával kapcsolatban nagyobb a veszély, hogy **monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzetükből és a verseny hiányából adódóan** e szolgáltatók visszaélnek az árképzéssel. Ugyanez érvényes **az e rendelet** értelmében vett belső szolgáltatók által kiszabott díjakra is. A megfelelő piaci mechanizmusok hiányában rendelkezni kell arról, hogy az e szolgáltatásokért **kivetett díjak az érintett piacon uralkodó szokásos feltételeknek megfeleljenek**, valamint átlátható és megkülönböztetéstől

Módosítás

(23) A nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kijelölt kikötői szolgáltatók díjszabásával kapcsolatban nagyobb a veszély, hogy e szolgáltatók visszaélnek az árképzéssel. Ugyanez érvényes **a 9. cikk (1) bekezdése** értelmében vett belső szolgáltatók által kiszabott díjakra is. A megfelelő piaci mechanizmusok hiányában rendelkezni kell arról, hogy az e szolgáltatásokért kivetett díjak **a nyújtott szolgáltatások gazdasági értékéhez képest ne legyenek aránytalanok**, valamint átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon állapítsák meg őket.

mentes módon állapítsák meg őket.

Or. en

Indokolás

A 13. cikk alkalmazási körét pontosítani kell. A díjak nem lehetnek aránytalanok a nyújtott szolgáltatások értékéhez képest.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 24 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(24) A hatékonyság érdekében az egyes kikötők kikötőhasználati díjait átlátható és autonóm módon, valamint a kikötő saját kereskedelmi és beruházási stratégiájával összhangban kell megállapítani.

Módosítás

(24) A kikötőt üzemeltető szerv szerepe magában foglalja a kereskedelem elősegítését, valamint közvetítőként való fellépését a regionális iparág és a közlekedési vállalkozók között. Ezért a hatékonyság érdekében az egyes kikötők kikötőhasználati díjait átlátható és autonóm módon, valamint a kikötő saját kereskedelmi és beruházási stratégiájával összhangban kell megállapítani.

Or. en

Indokolás

A díjak autonóm módon történő megállapításának szükségességét említve a kikötőt üzemeltető szerv egyre növekvő szerepét is hangsúlyozni kell. A kikötőknek bizonyos fokú autonómiára van szükségük egyedi kereskedelmi profiljuk megalkotásában, a regionális gazdasággal való kapcsolat kialakításában, a többi versenytárshoz képest némiképp nagyobb forgalom odavonásában stb.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(25) A kikötőhasználati díjak differenciálása **megengedett** a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdítása, valamint

Módosítás

(25) A kikötőhasználati díjak differenciálása **fontos eszköz a kikötőt üzemeltető szerv kezében, ezért azt**

az átlagon felüli környezeti teljesítményű, illetve a különösen energia- és szén-dioxid-hatékony – tengeri vagy szárazföldi – szállítási műveleteket végző vízi járművek számára kedvező körülmények kialakítása érdekében. Mindez hozzájárul a környezetvédelmi és az éghajlat-változási politika céljaihoz és a kikötő és környezetének fenntartható fejlődéséhez, különösen annak köszönhetően, hogy *ezzel* a kikötőbe befutó és ott horgonyzó vízi járművek környezeti „lábnyoma” is csökkenthető.

engedélyezni kell. A kikötőhasználati díjak eltérőek lehetnek, például a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdítása, valamint az átlagon felüli környezeti teljesítményű, illetve a különösen energia- és szén-dioxid-hatékony – tengeri vagy szárazföldi – szállítási műveleteket végző vízi járművek számára kedvező körülmények kialakítása érdekében. Mindez hozzájárul a környezetvédelmi és az éghajlat-változási politika céljaihoz és a kikötő és környezetének fenntartható fejlődéséhez, különösen annak köszönhetően, hogy *ennek segítségével* a kikötőbe befutó és ott horgonyzó vízi járművek környezeti „lábnyoma” is csökkenthető.

Or. en

Indokolás

Ez az új megfogalmazás nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé a kikötőt üzemeltető szervek számára ahhoz, hogy stratégiaileg meghatározzák és kövessék saját gazdasági stratégiájukat.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 27 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(27) E rendelet megfelelő és hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében minden tagállamban ki kell jelölni egy független *felügyelő* szervet. E *felügyelő szerv* már létező *szerv* is lehet.

Módosítás

(27) Egy független panasztételi mechanizmus bevezetésének biztosítása érdekében minden tagállamban ki kell jelölni egy *vagy több*, független *felügyeletet ellátó* szervet. E *célra* már létező *szerveket, így például a kikötőt üzemeltető szervhez nem kapcsolódó versenyhatóságokat, bíróságokat, minisztériumokat vagy minisztériumi osztályokat* is *ki* lehet *jelölni*.

Or. en

Indokolás

A 17. cikknek sokkal inkább a panaszkezelés és a vitarendezés feladatára kellene összpontosítania, semmint egy független felügyeleti mechanizmus kialakítására. Ahelyett, hogy előírjuk tagállamonként egyetlen szerv kijelölését, a független felügyeletet (bármilyen formában is valósuljon meg) a tagállamoknak kell biztosítaniuk.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(28) A különböző független **felügyelő** szervek **a rendelet egységes alkalmazása érdekében** tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról és **együttműködnek egymással**.

Módosítás

(28) A különböző, független **felügyeletet ellátó** szervek **együttműködnek egymással, és** tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról **határokon átnyúló jogviták és panaszok esetében**.

Or. en

Indokolás

Elegendő, ha a határokon átnyúló jogviták és panaszok esetében írjuk elő az együttműködést (17. cikk (4) bekezdés).

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 29 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(29) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy **e rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek a kiegészítése vagy módosítása céljából, valamint a** környezetvédelmi díjak egységes alkalmazásának **előmozdítása és** Unió-szerte történő megerősítése, **továbbá a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdításával kapcsolatos közös díjszabási elvek biztosítása** érdekében **a Szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el egyrészt a vízi járművek, az**

Módosítás

(29) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a környezetvédelmi díjak egységes alkalmazásának Unió-szerte történő megerősítése érdekében **az EUMSZ 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a vízi járművek és az üzemanyagok közös osztályozására vonatkozóan. Ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a hajók számára kidolgozott környezetvédelmi indexet (ESI), valamint a nemzetközi kikötők éghajlatvédelmi**

üzemanyagok és a tevékenységtípusok közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául fog szolgálni, másrészt a kikötőhasználati díjak megállapításának közös elveire vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság ennek előkészítéseként megfelelő – többek között szakértői szintű – konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítania kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja.

kezdeményezése (WPCI) által tett előrelépéseket. Ezen osztályozás mindössze arra szolgálhat, hogy alapot nyújt a kikötőhasználati díjak differenciálásához, és nem befolyásolhatja a kikötőt üzemeltető szerv arra vonatkozó hatáskörét, hogy autonóm módon, az alkalmazandó szabályoknak megfelelően megállapítsa a kikötőhasználati díjak mértékét. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítania kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja.

Or. en

Indokolás

Szigorúan korlátozni kell a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására irányuló hatáskörét. A vízi járművek és üzemanyagok közös osztályozásának összhangban kell állnia a nemzetközi normákkal. A díjak differenciálásának alapjául szolgáló tevékenységtípusokat a kikötők saját mérlegelésére kell bízni, csakúgy mint a díjak megállapítását.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(30) Az e rendelet végrehajtásához szükséges egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a független felügyelő szervek közötti információcseréhez szükséges intézkedésekkel kapcsolatban. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i

Módosítás

törölve

182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni.

¹³ HL 55., 2011.2.28., 13. o.

Or. en

Indokolás

Ez a módosítás összhangban áll a 18. cikk törlésével.

Módosítás 24

**Rendeletre irányuló javaslat
31 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(31) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kikötői szolgáltatások korszerűsítését és a transzeurópai közlekedési hálózat minden kikötőjében kedvező befektetési környezetet eredményező keretrendszer létrehozását a kikötői és a kapcsolódó tengeri ágazat európai dimenziója, nemzetközi és határokon átívelő jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az említett célok az európai szinten egységes versenyfeltételek szükségessége miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően az Unió intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás

(31) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kikötői szolgáltatások korszerűsítését és a transzeurópai közlekedési hálózat minden **tengeri** kikötőjében kedvező befektetési környezetet eredményező keretrendszer létrehozását a kikötői és a kapcsolódó tengeri ágazat európai dimenziója, **valamint a** nemzetközi és határokon átívelő jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az említett célok az európai szinten egységes versenyfeltételek szükségessége miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően az Unió intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

Or. en

Indokolás

A kétértelműség elkerülése érdekében az előadó „a TEN-T keretében kijelölt kikötőkre” történő hivatkozásokat minden esetben „a TEN-T keretében kijelölt tengeri kikötőkre”

módosította, ami e rendelet megfelelő hatályát jelöli. Érdemes megemlíteni, hogy a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy a rendeletet – önkéntes alapon – más kikötőkre is alkalmazzák, amelyek nem feltétlenül szerepelnek a TEN-T iránymutatásokban.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

c) kotrás;

törölve

Or. en

Indokolás

A kotrás nem tartozik a kikötőhasználók számára kínált kikötői szolgáltatások közé. Sokkal inkább a kikötői infrastruktúra karbantartási munkájának minősül, amely a kikötő megközelíthetőségét hivatott megőrizni, és az a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság felelősségi körébe tartozik. Ezért fontos, hogy e rendeletet ne alkalmazzuk a kotrási szolgáltatásokra. (Ez esetben a jégtöréshez hasonlítható szolgáltatásról van szó, amely nem szerepel a felsorolásban.)

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2. „rakománykezelési szolgáltatások”: a rakomány kezelése a rakománnyal megrakott vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenység megszervezését is, legyen szó a rakomány behozataláról, kiviteléről vagy tranzitjáról, ideértve az olyan tevékenységeket is, mint a rakománynak a megfelelő rakománykezelő terminálon történő feldolgozása, szállítása és ideiglenes tárolása a rakomány szállításával közvetlen összefüggésben; nem tartozik ide viszont a raktározás, a kirakodás, az újracsomagolás, sem a kezelt rakományon végzett, bármilyen hozzáadott értéket jelentő szolgáltatás;

2. „rakománykezelési szolgáltatások”: a rakomány kezelése a rakománnyal megrakott vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenység megszervezését is, legyen szó a rakomány behozataláról, kiviteléről vagy tranzitjáról, ideértve az olyan tevékenységeket is, mint a rakománynak a megfelelő rakománykezelő terminálon történő feldolgozása, **rögzítése**, szállítása és ideiglenes tárolása a rakomány szállításával közvetlen összefüggésben; nem tartozik ide viszont a raktározás, a kirakodás, az újracsomagolás, sem a kezelt rakományon végzett, bármilyen hozzáadott értéket jelentő szolgáltatás;

Indokolás

A rakománykezelési szolgáltatásoknak a „rögzítésre” (azaz a konténerek vízi járművek fedélzetén való rögzítésére) is ki kell terjedniük.

Módosítás 27**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 3 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3. „kotrás”: a homok, az üledék vagy egyéb anyagok azzal a céllal történő eltávolítása a kikötőkhöz vezető vízi útvonal fenekéről, hogy a vízi jármű be tudjon lépni a kikötő területére; ideértve mind a kezdeti kotrást (kivitelezési célú kotrási munkák), mind a karbantartás, azaz a vízi út járhatóságának fenntartása céljából végzett kotrást;

törölve

Indokolás

A kotrás nem tartozik a kikötőhasználók számára kínált kikötői szolgáltatások közé. Sokkal inkább a kikötői infrastruktúra karbantartási munkájának minősül, amely a kikötő megközelíthetőségét hivatott megőrizni, és az a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság felelősségi körébe tartozik. Ezért fontos, hogy e rendeletet ne alkalmazzuk a kotrási szolgáltatásokra, és az ne tartalmazza a kotrás fogalommeghatározását. (Ez esetben a jégtöréshez hasonlítható szolgáltatásról van szó, amely nem szerepel a felsorolásban.)

Módosítás 28**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 5 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5. „kikötőt üzemeltető szerv”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jogszabályok alapján – akár egyéb tevékenységhez kapcsolódóan – feladata a kikötői infrastruktúra és a

5. „kikötőt üzemeltető szerv”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jogszabályok alapján – akár egyéb tevékenységhez kapcsolódóan – feladata a kikötői infrastruktúra igazgatása

kikötői közlekedés igazgatása és kezelése, csakúgy mint a kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek összehangolása, illetve adott esetben ellenőrzése;

és kezelése, csakúgy mint a kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek összehangolása, illetve adott esetben **megvalósítása, szervezése vagy ellenőrzése, továbbá a kikötői közlekedés igazgatása és kezelése az érintett kikötőben;**

Or. en

Indokolás

A kikötői közlekedés igazgatásának és kezelésének az „adott esetben” után kell következnie, mivel az nem minden tagállamban sorolható a kikötői hatóságok kötelességei közé.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

6. „kikötés”: a vízi **járműnek a kikötő partján vagy a kikötőhöz vezető vízi úton történő lehorgonyozásához vagy egyéb módon történő rögzítéséhez szükséges kikötési és elkötési szolgáltatások;**

Módosítás

6. „kikötés”: a vízi **jármű horgonyzóhelyen vagy rakodópartnál történő kikötése a jármű rögzítése érdekében, ezáltal lehetővé téve az utasok és egyéb személyek biztonságos ki- és beszállását, valamint az áruk vagy rakományok biztonságos ki- és berakodását;**

Or. en

Indokolás

A kikötésnek a kereskedelmi célú kikötésre kell korlátozódnia a kikötő területén a horgonyzóhelyen vagy a rakodópartnál, mivel a kikötőkhöz vezető útvonalak nem feltétlenül tartoznak a kikötők igazgatása alá, és a zsilipkamrákban történő kikötés például nem minősül kereskedelmi célú kikötésnek.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 9 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv közvetlen vagy közvetett javára beszedett díj, amelyet a vízi járművek üzemeltetői vagy a rakománytulajdonosok fizetnek azon szolgáltatások és létesítmények (többek között a kikötők megközelítését, valamint az utasok és a rakomány kezelését lehetővé tevő vízi utak) igénybevételeért, amelyek lehetővé teszik, hogy a vízi járművek befussanak a kikötőbe, illetve kifussanak a kikötőből.

Módosítás

9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv közvetlen vagy közvetett javára beszedett díj, amelyet a vízi járművek üzemeltetői vagy a rakománytulajdonosok fizetnek azon szolgáltatások és létesítmények, többek között a kikötők megközelítését, valamint az utasok és a rakomány kezelését lehetővé tevő vízi utak **(amikor azok a kikötők saját igazgatása és irányítása alatt állnak)** igénybevételeért, amelyek lehetővé teszik, hogy a vízi járművek befussanak a kikötőbe, illetve kifussanak a kikötőből.

Or. en

Indokolás

A kikötők megközelítését lehetővé tevő vízi utak díjakra való beszámítása kizárólag akkor lehetséges, ha azokat ténylegesen az adott kikötő igazgatja.

Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 12 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

12. „kikötői szolgáltatási szerződés”: hivatalos és jogilag kötelező érvényű megállapodás valamely kikötői szolgáltató és **egy** illetékes hatóság között, amelyben **ez utóbbi** a kikötői szolgáltatók számát korlátozó eljárást követően egy kikötői szolgáltatót kikötői szolgáltatások nyújtása céljára kijelöl;

Módosítás

12. „kikötői szolgáltatási szerződés”: hivatalos és jogilag kötelező érvényű megállapodás valamely kikötői szolgáltató és **a kikötőt üzemeltető szerv vagy az** illetékes hatóság között, amelyben **az üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság** a kikötői szolgáltatók számát korlátozó eljárást követően egy kikötői szolgáltatót kikötői szolgáltatások nyújtása céljára kijelöl;

Or. en

Indokolás

A megállapodás a kikötőt üzemeltető szerv és a szolgáltató között is létrejöhet. (A kikötőt

üzemeltető szervet hatáskörrel kell felruházni ahhoz, hogy a 6. cikknek megfelelően korlátozza a szolgáltatók számát.)

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 16 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

16. „tengeri kikötő”: olyan vízi és egyben szárazföldi terület, amely létesítményei és berendezései révén lehetővé teszi elsősorban a hajók fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk tárolását, fogadását és feladását, illetve az utasok fel- és leszállását; **ideértendő minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a közlekedési vállalkozóknak szükségük van;**

Módosítás

16. „tengeri kikötő”: olyan vízi és egyben szárazföldi terület, amely létesítményei és berendezései révén lehetővé teszi elsősorban a hajók fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk tárolását, fogadását és feladását, illetve az utasok **és egyéb személyek** fel- és leszállását;

Or. en

Indokolás

Az utolsó részt – „ideértendő minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a közlekedési vállalkozóknak szükségük van” – törölni kell, mivel a szövegezés rendkívül homályos, és semmilyen szempontból nem pontosítja a fogalom meghatározást.

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés – d a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) a nemzeti szintű szociális előírások betartása.

Or. en

Indokolás

A minimumkövetelményekre vonatkozó kritériumok felsorolása kimerítő jellegű. A szakmai képesítés, valamint a tengerbiztonsági és környezetvédelmi kívánalmak mellett a szolgáltató kiválasztásában a szociális előírásoknak is szerepet kell játszaniuk.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Az (1) bekezdésben említett esetben a kikötőt üzemeltető szerv **2015.** július 1-jéig, illetve amennyiben az említett dátum után alkalmazandó minimumkövetelményekről van szó, a követelmények alkalmazásának kezdő dátuma előtt legalább három hónappal közzéteszi a (2) bekezdésben említett minimumkövetelményeket, valamint azt az eljárást, amellyel a kikötői szolgáltatások ezen követelmények szerinti nyújtásának jogát megadják. A kikötői szolgáltatásokat a feltételek és az eljárás bármilyen módosulásáról előre értesítik.

Módosítás

(5) Az (1) bekezdésben említett esetben a kikötőt üzemeltető szerv **2018.** július 1-jéig, illetve amennyiben az említett dátum után alkalmazandó minimumkövetelményekről van szó, a követelmények alkalmazásának kezdő dátuma előtt legalább három hónappal közzéteszi a (2) bekezdésben említett minimumkövetelményeket, valamint azt az eljárást, amellyel a kikötői szolgáltatások ezen követelmények szerinti nyújtásának jogát megadják. A kikötői szolgáltatásokat a feltételek és az eljárás bármilyen módosulásáról előre értesítik.

Or. en

Indokolás

A rendelet valószínűleg 2014/2015-nél korábban nem lép hatályba. Ezért a 25. cikkben a rendelet alkalmazásának kezdeti időpontját 2018-ra kell módosítani (2015 helyett) annak érdekében, hogy a tagállamok elvégezhessék a szükséges változtatásokat. Az egységesség jegyében minden vonatkozó időpontot 2015-ről 2018-ra módosítottunk.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a rendelkezésre álló földterület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése miatt, feltéve, hogy az üzemeltető szerv igazolni tudja, hogy a terület a kikötői **szolgáltatás** nyújtása tekintetében meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény, és a korlátozás összhangban van a kikötő hivatalos fejlesztési tervével, amelyet a kikötőt üzemeltető szerv, illetve adott

Módosítás

a) a rendelkezésre álló földterület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése miatt, feltéve, hogy az üzemeltető szerv igazolni tudja, hogy a terület a kikötői **szolgáltatások** nyújtása tekintetében meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény, és a korlátozás – **ahol alkalmazandó** – összhangban van a kikötő hivatalos fejlesztési tervével, amelyet a kikötőt

esetben **a tagállami jogszabályoknak megfelelően** bármely más illetékes hatóság is jóváhagyott;

üzemeltető szerv, illetve adott esetben bármely más illetékes hatóság is jóváhagyott **a vonatkozó tagállami jogszabályokkal összhangban**;

Or. en

Indokolás

Nem minden kikötő alkalmaz hivatalos fejlesztési tervet, ám még ha rendelkezik is ilyennel, a tervek rendszerint nem tesznek említést a szolgáltatók maximális számáról egy adott területen.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) a rendelkezésre álló, víz melletti terület szűkössége, amennyiben az elengedhetetlen az adott kikötői szolgáltatás biztonságos és hatékony végrehajtásához;

Or. en

Indokolás

Helyénvaló a víz melletti terület szűkösségét is felvenni a szolgáltatók számának korlátozására vonatkozó okok közé, mivel a szolgáltatóknak elegendő területre van szükségük vízi műveleteik biztonságos elvégzéséhez.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – a b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ab) a kikötők gazdasági kapacitásából fakadó egyedi piaci korlátozások;

Or. en

Indokolás

A terület szűkössége mellett a kikötők méretét és piaci kapacitását (hívások számát) is figyelembe kell venni. A kisebb kikötők esetében előfordulhat, hogy nincs elegendő tevékenység több szolgáltató számára.

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – a c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ac) a biztonságos vagy környezeti szempontból fenntartható kikötői műveletek garantálásának szükségessége;

Or. en

Indokolás

A szolgáltatók számát egy másik lehetséges okból, nevezetesen a biztonsági, biztonságossági és környezetvédelmi aggályok miatt is korlátozni kell, a zökkenőmentes kikötői műveletek garantálása érdekében.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) Ha a kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, vagy a szolgáltatásnyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve irányított, elkülönült jogi egységet bíz meg, a tagállam a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására vonatkozó határozat elfogadását egy olyan hatóságra ruházhatja át, amely független a kikötőt üzemeltető szervtől. Amennyiben erre nem kerül sor, a szolgáltatók száma nem lehet kevesebb, mint kettő.

(4) Ha a kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, vagy a szolgáltatásnyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve irányított, elkülönült jogi egységet bíz meg, a tagállam a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására vonatkozó határozat elfogadását egy olyan hatóságra ruházhatja át, amely független a kikötőt üzemeltető szervtől. Amennyiben erre nem kerül sor, a szolgáltatók száma nem lehet kevesebb, mint kettő, ***az (1) bekezdés sérelme nélkül.***

Or. en

Indokolás

A szolgáltatók száma ne legyen kettőnél kevesebb, kivéve akkor, ha a 6. cikkben felsorolt okok bármelyike a szolgáltatásnyújtás egyetlen szolgáltatóra történő korlátozását sugallja.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság valamennyi érintett fél számára tájékoztatást nyújt a kiválasztási eljárás kilátásba helyezett megszervezési módjáról és az indikatív lezárási határidőről, valamint az eljárás vagy határidő bármiféle változásáról.

Or. en

Indokolás

Az átlátható és megkülönböztetéstől mentes kiválasztási eljárás érdekében valamennyi érintett félnek részesülnie kell a szükséges tájékoztatásban.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) Ha a kikötői szolgáltatás becsült értéke meghaladja a (3) bekezdésben megállapított küszöbértéket, akkor a(z) .../... irányelvben [koncessziók] meghatározott, a koncesszió odaítélési szabályaira, az eljárási garanciákra, valamint a koncessziók maximális időtartamára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. ***törölve***

Or. en

Indokolás

A koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvben megállapított kiválasztási eljárás csak abban az esetben alkalmazandó, amikor a szerződéseket koncesszió formájában ítélik oda. Más típusú szerződések esetében a kiválasztási eljárásnak e rendeletben foglalt elveket kell követnie.

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A küszöbértéket és a kikötői szolgáltatás értékét a(z) .../... irányelv [koncessziók] idevágó és alkalmazandó rendelkezéseinek megfelelően kell megállapítani.

törölve

Or. en

Indokolás

A koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvben megállapított kiválasztási eljárás csak abban az esetben alkalmazandó, amikor a szerződéseket koncesszió formájában ítélik oda. Más típusú szerződések esetében a kiválasztási eljárásnak e rendeletben foglalt elveket kell követnie.

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A kikötői szolgáltatási szerződés korlátozott időtartamra szól. Ezt a kikötőt üzemeltető szerv vagy adott esetben az illetékes hatóság állapítja meg a szerződésben foglalt szolgáltatás alapján. Az időtartam számításakor a kezdeti beruházásokat és a szerződés teljes időtartama alatt végzett beruházásokat is figyelembe veszik.

Indokolás

A szerződések időtartamát a becsült beruházásokhoz mértén arányosan kell megállapítani.

Módosítás 44**Rendeletre irányuló javaslat
7 cikk – 5 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) E rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatási szerződés rendelkezéseinek a szerződés időtartama alatt történő, a(z) .../... irányelv [koncessziók] értelmében vett lényeges módosítása új kikötői szolgáltatási szerződésnek minősül, és új, a (2) bekezdés szerinti eljárást von maga után.

törölve

Indokolás

A koncessziós szerződések odaitéléséről szóló irányelvben megállapított kiválasztási eljárás csak abban az esetben alkalmazandó, amikor a szerződéseket koncesszió formájában ítélik oda. Más típusú szerződések esetében a kiválasztási eljárásnak e rendeletben foglalt elveket kell követnie.

Módosítás 45**Rendeletre irányuló javaslat
7 cikk – 6 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) E cikk (1)–(5) bekezdése a 9. cikkben említett esetekre nem alkalmazandó.

(6) E cikk (1)–(4a) bekezdése a 9. cikk (1) bekezdésében említett esetekre nem alkalmazandó.

Indokolás

A hivatkozott bekezdések nem alkalmazandók a közszolgáltatási kötelezettségek keretében

szolgáltatásokat nyújtó belső szolgáltatókra.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Ez a rendelet **a(z) .../... irányelvet** [koncessziók]¹⁵, **a(z) .../... irányelvet** [közüzemek]¹⁶ és **a(z) .../... irányelvet** [közbeszerzés]¹⁷ nem érinti.

¹⁵ Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvre (COM(2011) 897 végleges).

¹⁶ Javaslat a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló irányelvre (COM(2011) 895 végleges).

¹⁷ Javaslat a közbeszerzésről szóló irányelvre (COM(2011) 896 végleges).

Módosítás

(7) **Amikor a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó szerződések szolgáltatási koncessziók formáját öltik a(z) .../... irányelv** [koncessziók]¹⁵ **alkalmazásában, ezen irányelv rendelkezései alkalmazandók.** Ez a rendelet **a(z) .../... irányelvet** [közüzemek]¹⁶ és **a(z) .../... irányelvet** [közbeszerzés]¹⁷ nem érinti.

¹⁵ Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvre (COM(2011) 897 végleges).

¹⁶ Javaslat a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló irányelvre (COM(2011) 895 végleges).

¹⁷ Javaslat a közbeszerzésről szóló irányelvre (COM(2011) 896 végleges).

Or. en

Indokolás

A koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvben megállapított kiválasztási eljárás csak abban az esetben alkalmazandó, amikor a szerződéseket koncesszió formájában ítélik oda. Más típusú szerződések esetében a kiválasztási eljárásnak a szóban forgó rendeletben vagy más vonatkozó jogszabályban rögzített elveket kell követnie.

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A **tagállamok dönthetnek** úgy, hogy a szolgáltatókra kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségeket **rónak** a következők biztosítása érdekében:

(1) A **kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság dönthet** úgy, hogy a szolgáltatókra kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségeket **ró** a következők biztosítása érdekében:

Or. en

Indokolás

A kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy közszolgáltatási kötelezettséget kíván-e érvényesíteni a meglévő gyakorlatok jövőbeli fenntartásának biztosítása érdekében.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kikötői műveletek biztonsága, biztonságossága vagy környezeti fenntarthatósága.

Or. en

Indokolás

A közszolgáltatási kötelezettség révén lehetővé válhat a biztonságos és környezeti szempontból fenntartható kikötői műveletek garانتálása.

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – -1 bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) A kikötőt üzemeltető szerv vagy maga az illetékes hatóság, vagy pedig egy elkülönült jogi egység, amely felett ahhoz fogható irányítást gyakorol, mint amelyet

saját szervezeti egységei felett, mindennemű korlátozás nélkül kikötői szolgáltatást nyújthat, amennyiben az e rendelet II. fejezetében foglalt rendelkezések egyformán alkalmazandók az adott szolgáltatást nyújtó valamennyi szolgáltatóra. Ilyen esetben a kikötői szolgáltató e rendelet alkalmazásában belső szolgáltatónak minősül.

Or. en

Indokolás

A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak hatáskörrel kell rendelkeznie annak eldöntéséhez, hogy egy adott szolgáltatást saját maga kíván-e biztosítani, más szolgáltatókkal azonos feltételek mellett.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 6. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti esetekben az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy maga gondoskodik a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásról, vagy ezeket a kötelezettségeket közvetlenül egy általa irányított, elkülönült jogi egységre ruházza át, amely felett ahhoz fogható irányítást gyakorol, mint amelyet saját szervezeti egységei felett. ***Ebben az esetben e rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatót belső szolgáltatónak kell tekinteni.***

Módosítás

(1) A 6. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti esetekben ***a kikötői üzemeltető hatóság vagy*** az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy maga gondoskodik a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásról, vagy ezeket a kötelezettségeket közvetlenül egy általa irányított, elkülönült jogi egységre ruházza át, amely felett ahhoz fogható irányítást gyakorol, mint amelyet saját szervezeti egységei felett.

Or. en

Indokolás

Számos tagállamban a kikötőt üzemeltető hatóság hatáskörrel rendelkezik a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló döntéshozatalra.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Csak akkor tekintető úgy, hogy az illetékes hatóság ahhoz fogható irányítást gyakorol egy elkülönült jogi egység felett, mint amelyet saját szervezeti egységei felett gyakorol, ha az elkülönült jogi egység stratégiai céljait és jelentős döntéseit is nagyban befolyásolja.

Módosítás

(2) Csak akkor tekintető úgy, hogy **a kikötőt üzemeltető szerv vagy** az illetékes hatóság ahhoz fogható irányítást gyakorol egy elkülönült jogi egység felett, mint amelyet saját szervezeti egységei felett gyakorol, ha az **érintett** elkülönült jogi egység stratégiai céljait és jelentős döntéseit is nagyban befolyásolja.

Or. en

Indokolás

Számos tagállamban a kikötőt üzemeltető hatóság hatáskörrel rendelkezik a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló döntéshozatalra.

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A belső szolgáltató a rábízott kikötői szolgáltatásokat csak abban a kikötőben, illetve azokban a kikötőkben végezheti el, amely(ek) tekintetében a kikötői szolgáltatás nyújtásával megbízták.

Módosítás

(3) A **6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában ismertetett esetekben a** belső szolgáltató a rábízott kikötői szolgáltatásokat csak abban a kikötőben, illetve azokban a kikötőkben végezheti el, amely(ek) tekintetében a kikötői szolgáltatás nyújtásával megbízták.

Or. en

Indokolás

E módosítás figyelembe veszi a belső szolgáltató átdolgozott leírását.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A nemzeti és közösségi jogszabályok, köztük a szociális partnerek közötti kollektív szerződések sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szervek **kérhetik** a 7. cikkben megállapított eljárással kijelölt kikötői szolgáltatótól – abban az esetben, ha a szolgáltató nem azonos a meglévő kikötői szolgáltatóval –, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna.

Módosítás

(2) A nemzeti és közösségi jogszabályok, köztük a szociális partnerek közötti kollektív szerződések sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szervek **kérik** a 7. cikkben megállapított eljárással kijelölt kikötői szolgáltatótól – abban az esetben, ha a szolgáltató nem azonos a meglévő kikötői szolgáltatóval –, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna.

Or. en

Indokolás

Ami a személyzet átvételét illeti, a tagállamokat fel kell kérni arra, hogy a személyzet számára ugyanazokat a jogokat biztosítsák, amelyek a 2001/23/EK irányelv alkalmazásában megvalósuló átruházás esetén is megillették volna őket.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

E fejezet, valamint a 24. cikkben foglalt átmeneti rendelkezések a rakománykezelési és személyszállítási **szolgáltatásokra** nem vonatkoznak.

Módosítás

E fejezet, valamint a 24. cikkben foglalt átmeneti rendelkezések a rakománykezelési, személyszállítási és **révkalauz-szolgáltatásokra** nem vonatkoznak.

Or. en

Indokolás

A révkalauz-szolgáltatásokat ki kell vonni a piaci hozzáférésre vonatkozó fejezet hatálya alól,

mivel esetükben a hajózás biztonsága szempontjából kiemelten fontos szolgáltatásokról van szó. A.960. sz. állásfoglalásában az IMO elismerte, hogy a révkalauzok fontos szerepet játszanak a tengeri biztonság előmozdításában és a tengeri környezet védelmében. Az IMO továbbá nem szándékozik közreműködni a révkalauzok tanúsításában és engedélyezésében, illetve a különféle államokban alkalmazott révkalauz-szolgáltatások rendszereiben, ezért ez az Unió részéről is indokolatlannak tűnik.

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat

12 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Amennyiben az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, egyéb tevékenységeitől elkülönített könyvelést vezet **kikötői szolgáltatói tevékenysége mindegyikéről**, a következő módon:

Módosítás

(2) Amennyiben az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, egyéb tevékenységeitől elkülönített könyvelést vezet **ezen államilag finanszírozott tevékenységről vagy beruházásról**, a következő módon:

Or. en

Indokolás

Az egyéb szolgáltatásoktól elkülönített könyvelést az adott államilag finanszírozott tevékenységre vagy beruházásra kell korlátozni. E rendeletnek nem szabad minden egyes szolgáltatás vonatkozásában külön könyvelést bevezető kötelezettséget előírnia, amikor a kikötő csupán egy meghatározott területen részesül állami finanszírozásban.

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat

12 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A kikötőt üzemeltető szerv az e cikk (1) és (2) bekezdése szerinti, pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó információkat az azon pénzügyi év végétől számított öt éven keresztül megőrzi, amelyekre az információk vonatkoznak, és a Bizottság **és a 17. cikkben említett illetékes független felügyelő** szerv rendelkezésére bocsátja.

Módosítás

(4) A kikötőt üzemeltető szerv az e cikk (1) és (2) bekezdése szerinti, pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó információkat az azon pénzügyi év végétől számított öt éven keresztül megőrzi, amelyekre az információk vonatkoznak, és a Bizottság, **valamint a 17. cikk szerint kijelölt** szerv rendelkezésére bocsátja.

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében figyelembe kell venni a 17. cikkben alkalmazott új megfogalmazást.

Módosítás 57**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 5 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A kikötőt üzemeltető szerv a Bizottság és **az illetékes független felügyelő** szerv rendelkezésére bocsát minden olyan további információt, amelyet azok szükségesnek találnak ahhoz, hogy a benyújtott adatokat részletesen értékelni tudják, és ellenőrizzék e rendelet betartását. Az említett információkat a kérelem benyújtását követő két hónapon belül meg kell adni.

Módosítás

(5) A kikötőt üzemeltető szerv **hivatalos panasz esetén, kérésre** a Bizottság és **a 17. cikk szerint kijelölt** szerv rendelkezésére bocsát minden olyan további információt, amelyet azok szükségesnek találnak ahhoz, hogy a benyújtott adatokat részletesen értékelni tudják, és ellenőrizzék e rendelet betartását. Az említett információkat a kérelem benyújtását követő két hónapon belül meg kell adni.

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében figyelembe kell venni a 17. cikkben alkalmazott új megfogalmazást. Az említett információ kizárólag hivatalos panasz benyújtása esetén, kérésre bocsátható rendelkezésre.

Módosítás 58**Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 9. **cikkben** említett belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások díjait, csakúgy mint – **a szolgáltatók számbeli korlátozása esetén – a nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kiválasztott** kikötői szolgáltatók által kivetett díjakat átlátható és

Módosítás

(1) A 9. **cikk (1) bekezdésében** említett belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások díjait, csakúgy mint a kikötői szolgáltatók által **a 6. cikk (1) bekezdése b) pontjának megfelelően** kivetett díjakat átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell

megkülönböztetéstől mentes módon kell megállapítani. A díjak a releváns verseny piacon uralkodó feltételeket tükrözik és arányban állnak a nyújtott szolgáltatás gazdasági értékével.

megállapítani. A díjak **a lehető legnagyobb mértékben** a releváns verseny piacon uralkodó feltételeket tükrözik és arányban állnak a nyújtott szolgáltatás gazdasági értékével.

Or. en

Indokolás

A 13. cikk alkalmazási körét pontosítani kell. Arra a kritériumra, hogy a díjak tükrözzék a releváns verseny piacon uralkodó feltételeket, csupán egy opcióként kell tekinteni, nem pedig kötelezettségként, a díjak pedig nem lehetnek aránytalanok a nyújtott szolgáltatások értékéhez képest.

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A kikötői szolgáltató a 17. **cikkben említett illetékes független felügyelő szerv kérésére** a szerv rendelkezésére bocsátja az azokra az elemekre vonatkozó információkat, amelyek alapján az e cikk (1) bekezdése szerint kivetett kikötői szolgáltatási díjak összetételét és mértékét megállapították. Ezen információk körébe tartozik a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért kiszabott kikötői szolgáltatási díjak megállapításához használt módszer.

Módosítás

(3) A kikötői szolgáltató **hivatalos panasz esetén, kérésre** a 17. **cikk szerint kijelölt** szerv rendelkezésére bocsátja az azokra az elemekre vonatkozó információkat, amelyek alapján az e cikk (1) bekezdése szerint kivetett kikötői szolgáltatási díjak összetételét és mértékét megállapították. Ezen információk körébe tartozik a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért kiszabott kikötői szolgáltatási díjak megállapításához használt módszer.

Or. en

Indokolás

Az említett információ kizárólag hivatalos panasz benyújtása esetén, kérésre bocsátható rendelkezésre.

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az infrastruktúra-használati díjszabási rendszer hatékonyságának fokozása érdekében a kikötőhasználati díjak összetételét és mértékét a kikötőt üzemeltető szerv autonóm módon, saját kereskedelmi stratégiájával és beruházási tervével összhangban, **a releváns piacon uralkodó versenyfeltételeket figyelembe véve és** az állami támogatásra vonatkozó szabályokat betartva **állapítja** meg.

Módosítás

(3) Az infrastruktúra-használati díjszabási rendszer hatékonyságának fokozása érdekében a kikötőhasználati díjak összetételét és mértékét a kikötőt üzemeltető szerv autonóm módon, saját kereskedelmi stratégiájával és beruházási tervével összhangban, **valamint** az állami támogatásra **és a versenyre** vonatkozó szabályokat betartva **határozza** meg.

Or. en

Indokolás

Az állami támogatásra és a versenyre vonatkozó szabályokat tiszteletben kell tartani, miközben teret kell hagyni a kereskedelmi tárgyalásoknak is.

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet a gyakori **használókkal kapcsolatos üzleti gyakorlatnak megfelelően**, továbbá a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében. A különböző díjak megállapításakor releváns, tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes kritériumokat kell használni, és **a versenyszabályokat kellőképpen be kell tartani. A díjszabásban jelentkező különbségek egyenlő feltételek mellett vonatkoznak az adott kikötői szolgáltatás valamennyi használójára.**

Módosítás

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet **a kikötők gazdasági stratégiájának és üzleti gyakorlatának megfelelően, többek között** a gyakori **használók vonatkozásában**, továbbá a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében. A különböző díjak megállapításakor releváns, tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes kritériumokat kell használni, és **azoknak tiszteletben kell tartaniuk az állami támogatásra és a versenyre vonatkozó szabályokat.**

Indokolás

A kikötőt üzemeltető szerv számára fokozott rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy a díjakat üzleti stratégiájának és üzleti gyakorlatainak megfelelően állapítsa meg, amelyek nem csupán a gyakori használókra korlátozódnak.

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy szükség esetén a 21. cikkben említett eljárással felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el **egyrészt** a vízi járművek, az üzemanyagok **és a tevékenységtípusok** közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául szolgálhat, **másrészt a kikötőhasználati díjak megállapításának közös elveire vonatkozóan.**

Módosítás

(5) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy szükség esetén a 21. cikkben említett eljárással felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a vízi járművek **és az** üzemanyagok közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául szolgálhat.

Or. en

Indokolás

Szigorúan korlátozni kell a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására irányuló hatáskörét. A vízi járművek és üzemanyagok közös osztályozásának összhangban kell állnia a nemzetközi normákkal. A díjak differenciálásának alapjául szolgáló tevékenységtípusokat a kikötők saját mérlegelésére kell bízni, csakúgy mint a díjak megállapítását.

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat
14 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A kikötőt üzemeltető szerv tájékoztatja a kikötőhasználókat és azok képviselőit vagy szervezeteit a kikötőhasználati díjak

Módosítás

(6) A kikötőt üzemeltető szerv tájékoztatja a kikötőhasználókat és azok képviselőit vagy szervezeteit a kikötőhasználati díjak

összetételéről és az összegük megállapításához használt kritériumokról, **köztük a kikötőhasználati díjak összetételének és mértékének megállapításakor alapul vett összköltségekről és -bevételekről is.** A kikötői infrastruktúra használóit minden olyan módosításról, amely a kikötőhasználati díjakat, azok összetételét, illetve a megállapításukhoz használt kritériumokat érinti, legalább három hónappal előbb tájékoztatja.

összetételéről és az összegük megállapításához használt kritériumokról. A kikötői infrastruktúra használóit minden olyan módosításról, amely a kikötőhasználati díjakat, azok összetételét, illetve a megállapításukhoz használt kritériumokat érinti, legalább három hónappal előbb tájékoztatja.

Or. en

Indokolás

Fontos az igazgatási teher csökkentése és a kikötő kereskedelmi stratégiájának fenntartása.

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A kikötőt üzemeltető szerv kérésre **az illetékes független felügyelő szerv** és a Bizottság rendelkezésére bocsátja a (4) bekezdésben említett információkat, a kikötőhasználati díjak összetételének és mértékének megállapításához **használt részletes költség- és bevételkimutatást**, csakúgy mint a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért kiszabott kikötőhasználati díjak megállapításához használt **módszert**.

Módosítás

(7) A kikötőt üzemeltető szerv **hivatalos panasz esetén**, kérésre **a 17. cikk szerint kijelölt szerv** és a Bizottság rendelkezésére bocsátja a (4) bekezdésben említett információkat, **amelyek alapot szolgáltatnak** a kikötőhasználati díjak összetételének és mértékének megállapításához, csakúgy mint a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért kiszabott kikötőhasználati díjak megállapításához használt **módszerhez**.

Or. en

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében figyelembe kell venni a 17. cikkben alkalmazott új megfogalmazást. Az említett információ kizárólag hivatalos panasz benyújtása esetén, kérésre bocsátható rendelkezésre.

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A kikötőt üzemeltető szerv **bizottságot hoz létre**, amelyben a vízi járművek üzemeltetői, a rakománytulajdonosok, illetve azon egyéb kikötőhasználók képviseltetik magukat, akik kikötőhasználati díjat, kikötői szolgáltatási díjat vagy mindkettőt fizetnek. **E bizottság „a kikötőhasználók tanácsadó bizottsága” nevet viseli.**

Módosítás

(1) A kikötőt üzemeltető szerv **gondoskodik megfelelő konzultációs mechanizmusok kialakításáról. E célból vagy létrehozza a kikötőhasználók tanácsadó bizottságát**, amelyben a vízi járművek üzemeltetői, a rakománytulajdonosok, illetve azon egyéb kikötőhasználók képviseltetik magukat, akik kikötőhasználati díjat, kikötői szolgáltatási díjat vagy mindkettőt fizetnek, **vagy pedig a kikötőn belül már működő, másfajta összetételű testületeken keresztül biztosítja a konzultációt, feltéve, hogy valamennyi kikötőhasználóval megfelelő konzultációra kerül sor.**

Or. en

Indokolás

Gondoskodni kell a kikötőhasználókkal folytatott megfelelő konzultációról, azt viszont már a kikötőre kell bízni, hogy e konzultációt a kikötőhasználók tanácsadó bizottságán keresztül vagy más formában kívánja-e megvalósítani.

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A kikötőt üzemeltető szerv a kikötőhasználati díjak **megállapítása előtt minden évben konzultációt folytat a kikötőhasználók tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban.** A 6. és 9. cikkben említett kikötői szolgáltatók a kikötői szolgáltatói díjak megállapítása előtt minden évben konzultációt folytatnak a **kikötőhasználók**

Módosítás

(2) A kikötőt üzemeltető szerv **elelegendő információval látja el a kikötőhasználókat a kikötőhasználati díjak összetételéről és megállapításuk kritériumairól. A kikötőhasználati díjak számottevő változása esetén e díjak megállapítása előtt konzultál a kikötőhasználókkal.** A 6. és 9. cikkben említett kikötői szolgáltatók a kikötői szolgáltatói díjak megállapítása

tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban. A kikötőt üzemeltető szerv megfelelő létesítményeket biztosít az említett konzultációkhoz, melyek eredményéről a kikötői szolgáltatók tájékoztatják.

előtt minden évben konzultációt folytatnak a **kikötőhasználókkal** a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban. A kikötőt üzemeltető szerv megfelelő létesítményeket biztosít az említett konzultációkhoz, melyek eredményéről a kikötői szolgáltatók tájékoztatják.

Or. en

Indokolás

Ami a kikötőhasználati díjakat illeti, a kikötőhasználókat csupán jelentős változások esetén kell a díjak összetételéről tájékoztatni, illetve konzultációba bevonni.

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Független **felügyeleti szerv**

Módosítás

Független **felügyelet**

Or. en

Indokolás

E cikknek sokkal inkább a független felügyeleti mechanizmus feladatával kell foglalkoznia, semmint annak kialakításával.

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy **független felügyelő szerv** kövesse **nyomon és felügyelje** e rendelet **alkalmazását** minden egyes tagállam területén az e rendelet hatályába tartozó valamennyi tengeri **kikötőben**.

Módosítás

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy **hatékony mechanizmusok álljanak rendelkezésre azon panaszok kezelésére, amelyek** e rendelet **alkalmazásából fakadnak** minden egyes tagállam területén az e rendelet hatályába tartozó valamennyi tengeri **kikötőre vonatkozóan**. **E célból a tagállamok egy vagy több szervet jelölnek ki a különféle típusú panaszok kezelésére**

vagy a különböző földrajzi területek lefedésére.

Or. en

Indokolás

Fontos tisztázni, hogy a tagállamok több szervet is megbízhatnak független felügyelet ellátásával, a felügyeleti tevékenységnek pedig a panaszok kezelésére kell összpontosítania.

Módosítás 69

**Rendeletre irányuló javaslat
17 cikk – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A független **felügyelő szerv** a kikötőt üzemeltető szervtől és a kikötői szolgáltatóktól **elkülönült jogi egység és azoktól függetlenül végzi tevékenységét.** Azok a tagállamok, amelyek megtartják a kikötők tulajdonjogát, illetve a kikötőt üzemeltető szervek feletti ellenőrzési jogot, gondoskodnak arról, hogy a **rendelet alkalmazásának felügyeletével és nyomon követésével** kapcsolatos tevékenységeik és az említett tulajdonjoggal vagy ellenőrzési joggal kapcsolatos tevékenységeik szervezetileg is ténylegesen elkülönüljenek. A független **felügyelő szerv** pártatlan és átlátható módon, **valamint** a szabad vállalkozás jogát **kellőképpen tiszteletben tartva gyakorolja hatásköreit.**

Módosítás

(2) A független **felügyelet olyan formában valósul meg, amely jogilag elkülönül és funkcionálisan is független** a kikötőt üzemeltető szervtől és a kikötői szolgáltatóktól. Azok a tagállamok, amelyek megtartják a kikötők tulajdonjogát, illetve a kikötőt üzemeltető szervek feletti ellenőrzési jogot, gondoskodnak arról, hogy a **panaszok kezelésével** kapcsolatos tevékenységeik és az említett tulajdonjoggal vagy ellenőrzési joggal kapcsolatos tevékenységeik szervezetileg is ténylegesen elkülönüljenek. A független **felügyelet** pártatlan és átlátható módon **valósul meg, és kellőképpen tiszteletben** tartja a szabad vállalkozás jogát.

Or. en

Indokolás

E fejezetnek sokkal inkább a független felügyeleti mechanizmus feladatával kell foglalkoznia, semmint annak kialakításával.

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A **független felügyelő szerv minden olyan panaszt és jogvitát kezel, amelyet e** rendelet alkalmazásával összefüggésben **jogos érdekekkel rendelkező felek nyújtottak be, illetve terjesztettek elé.**

Módosítás

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, **hogy a jogos érdekekkel rendelkező felek jogosultak legyenek a tájékoztatásra, valamint tájékoztatásban is részesüljenek arra vonatkozóan, hogy miként nyújthatnak be panaszt e rendelet alkalmazásával összefüggésben.**

Or. en

Indokolás

A tagállamok feladata tájékoztatást nyújtani a felek számára a panasztételi mechanizmusokról.

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Amennyiben különböző tagállamokban letelepedett felek között alakul ki jogvita, annak rendezésében azon tagállam **független felügyelő szerve** illetékes, amely területén az a kikötő található, ahonnan a jogvita feltételezhetően ered.

Módosítás

(4) Amennyiben különböző tagállamokban letelepedett felek között alakul ki jogvita, annak rendezésében azon tagállam illetékes, amely területén az a kikötő található, ahonnan a jogvita feltételezhetően ered. **Az érintett tagállamok egymással együttműködnek, és tevékenységeikről információkat cserélnek.**

Or. en

Indokolás

A független felügyeletet ellátó különféle szervek közötti intézményesített együttműködés növelné a bürokratikus terheket, miközben csekély hozzáadott értékkel járna. Tekintve, hogy e rendelet közvetlenül alkalmazandó lesz a tagállamokban, egy alkalmazásának biztosítására hivatott hálózat feleslegesnek tűnik. Mivel egyetlen tagállamon belül is különféle szervek

működhetnek, egy ilyen intézményesített hálózat megvalósíthatósága szintén kétséges. Elegendő a határokon átnyúló panaszok vonatkozásában előírni az együttműködést.

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) *A* független **felügyelő** szervnek jogában áll, hogy a kikötőt üzemeltető szervektől, a kikötői szolgáltatóktól és a kikötőhasználóktól bekérje azokat az információkat, amelyeket e rendelet alkalmazásának nyomon követéséhez és felügyeletéhez szükségesnek ítél.

Módosítás

(5) **Amennyiben egy jogos érdekkal rendelkező fél hivatalos panaszt nyújt be,** *a* független **felügyeletet ellátó illetékes** szervnek jogában áll, hogy a kikötőt üzemeltető szervektől, a kikötői szolgáltatóktól és a kikötőhasználóktól bekérje azokat az információkat, amelyeket e rendelet alkalmazásának nyomon követéséhez és felügyeletéhez szükségesnek ítél.

Or. en

Indokolás

Fontos lenne, hogy a kijelölt tagállami szervek csupán hivatalos panasz esetében legyenek jogosultak az információk bekérésére.

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) *A független felügyelő szerv a tagállami illetékes hatóságok kérésére e rendelet alkalmazásával kapcsolatos bármely kérdésben állást foglal.*

Módosítás

törölve

Or. en

Indokolás

A kijelölt szervek szerepét a panaszok kezelésére és a viták rendezésére kell korlátozni.

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A **független felügyelő szerv** a panaszok kezeléséhez, illetve a jogviták rendezéséhez kikérheti az érintett kikötő kikötőhasználói tanácsadó **bizottságának** véleményét.

Módosítás

(7) A panaszok kezeléséhez, illetve a jogviták rendezéséhez **a független felügyeletet ellátó illetékes szerv** kikérheti az érintett kikötő kikötőhasználói tanácsadó bizottsága **azon tagjainak** véleményét, **akik a panaszban vagy jogvitában érintettek.**

Or. en

Indokolás

Ez a megfogalmazás a panaszban vagy jogvitában érintett felekre korlátozza a konzultációt.

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A független **felügyelő** szerv határozatai jogilag kötelező erejűek, a bírósági felülvizsgálat lehetőségének sérelme nélkül.

Módosítás

(8) A független **felügyeletet ellátó illetékes** szerv határozatai jogilag kötelező erejűek, a bírósági felülvizsgálat lehetőségének sérelme nélkül.

Or. en

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében az új szóhasználatnak a 17. cikk egészében egységesnek kell lennie.

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 9 bekezdés

(9) A tagállamok legkésőbb **2015.** július 1-jéig **megadják a Bizottságnak a független felügyelő szervek adatait**, és a későbbiekben **értesítik** minden idevágó változásról. A Bizottság a független **felügyelő** szervek jegyzékét honlapján közzéteszi és folyamatosan aktualizálja.

(9) A tagállamok legkésőbb **2018.** július 1-jéig **értesítik a Bizottságot e cikk (1) és (2) bekezdésének való megfelelés érdekében bevezetett mechanizmusokról és eljárásokról**, a későbbiekben **pedig** minden idevágó változásról. A Bizottság a független **felügyeletet ellátó illetékes** szervek jegyzékét honlapján közzéteszi és folyamatosan aktualizálja.

Or. en

Indokolás

A rendelet valószínűleg 2014/2015-nél korábban nem lép hatályba. Ezért a 25. cikkben a rendelet alkalmazásának kezdeti időpontját 2018-ra kell módosítani (2015 helyett) annak érdekében, hogy a tagállamok elvégezhesék a szükséges változtatásokat. Az egységesség jegyében minden vonatkozó időpontot 2015-ről 2018-ra módosítottunk.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk

18. cikk

törölve

A független felügyelő szervek együttműködése

(1) A független felügyelő szervek a rendelet egységes alkalmazásának elősegítése érdekében tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról, valamint a határozathozatal során alkalmazott elveikről és módszereikről. Az együttműködés céljára hálózatot alkotnak, melynek tagjai rendszeres időközönként, de évente legalább egyszer találkoznak. A Bizottság koordinálja és támogatja a hálózat munkáját, és maga is részt vesz benne.

(2) A független felügyelő szervek szoros együttműködést folytatnak annak

érdekében, hogy segítsék egymást feladataik ellátásában, többek között a különböző tagállamok kikötőit érintő ügyekkel kapcsolatos panaszok és jogviták kezelésében. Ezért a független felügyelő szervek – megfelelően indokolt kérelem alapján – egymás rendelkezésére bocsátják azokat az információkat, amelyekre az e rendelet szerinti feladataik ellátásához szükségük van.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a független felügyelő szervek – indoklással ellátott kérelem alapján – a Bizottság rendelkezésére bocsássák azokat az információkat, amelyekre a Bizottságnak feladatai ellátásához szüksége van. A Bizottság által kért adatszolgáltatásnak az ilyen feladatok elvégzésével arányosnak kell lennie.

(4) Ha valamely független felügyelő szerv az üzleti titokra vonatkozó közösségi és nemzeti szabályok értelmében bizalmasnak minősíti az információkat, az érintett független felügyelő szervek és a Bizottság biztosítják az információk bizalmas kezelését. Ezeket az információkat csak arra a célra lehet felhasználni, amely tekintetében kérték őket.

(5) A Bizottság a független felügyelő szervek tapasztalatai és az (1) bekezdésben említett hálózat tevékenysége alapján a hatékony együttműködés érdekében közös elveket fogadhat el a független felügyelő szervek közötti információcserére vonatkozó megfelelő intézkedéseket illetően. Az erre szolgáló végrehajtási aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Or. en

Indokolás

A független felügyeletet ellátó különféle szervek közötti intézményesített együttműködés növelné a bürokratikus terheket, miközben csekély hozzáadott értékkel járna. Tekintve, hogy e

rendelet közvetlenül alkalmazandó lesz a tagállamokban, egy alkalmazásának biztosítására hivatott hálózat feleslegesnek tűnik. Mivel egyetlen tagállamon belül is különféle szervek működhetnek, egy ilyen intézményesített hálózat megvalósíthatósága szintén kétséges. Elegendő, ha a határokon átnyúló panaszok esetében írjuk elő az együttműködést (17. cikk (4) bekezdés).

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat 19 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Minden jogos érdekkal rendelkező félnek jogában áll fellebbeznie az illetékes hatóságok, a kikötőt üzemeltető szerv vagy a **független felügyelő** szerv által e rendelet alapján hozott határozatok vagy egyedi intézkedések ellen egy, az említett szervektől független jogorvoslati szervnél. Ez a jogorvoslati szerv bíróság is lehet.

Módosítás

(1) Minden jogos érdekkal rendelkező félnek jogában áll fellebbeznie az illetékes hatóságok, a kikötőt üzemeltető szerv vagy a **17. cikk szerint kijelölt** szerv által e rendelet alapján hozott határozatok vagy egyedi intézkedések ellen egy, az említett szervektől független jogorvoslati szervnél. Ez a jogorvoslati szerv bíróság is lehet.

Or. en

Indokolás

A félreértések elkerülése érdekében figyelembe kell venni a 17. cikkben alkalmazott új megfogalmazást.

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat 20 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az elrendelt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb **2015.** július 1-ig értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, valamint haladéktalanul értesítik bármilyen

Módosítás

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az elrendelt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb **2018.** július 1-ig értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, valamint haladéktalanul értesítik bármilyen

későbbi, ezeket érintő módosításokról.

későbbi, ezeket érintő módosításokról.

Or. en

Indokolás

A rendelet valószínűleg 2014/2015-nél korábban nem lép hatályba. Ezért a 25. cikkben a rendelet alkalmazásának kezdeti időpontját 2018-ra kell módosítani (2015 helyett) annak érdekében, hogy a tagállamok elvégezhessék a szükséges változtatásokat. Az egységesség jegyében minden vonatkozó időpontot 2015-ről 2018-ra módosítottunk.

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat

21 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság **határozatlan időre szóló** felhatalmazást kap a 14. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

Módosítás

(2) A Bizottság felhatalmazást kap a 14. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására **a ... *-t követő ötéves időszakra. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időszak vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.**

*** HL: Kérjük, adja meg a dátumot: a rendelet hatálybalépésének időpontja.**

Or. en

Indokolás

A Bizottság felhatalmazását ötéves időtartamra kell korlátozni, amely bizonyos feltételek – például a jelentés készítésére vonatkozó előírás – betartása esetén, valamint ha azt a Parlament vagy a Tanács nem ellenzi, meghosszabbítható. Ez a módosítás figyelembe veszi a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok új egységes megfogalmazását.

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat 22 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

22. cikk

törölve

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját egy, a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Or. en

Indokolás

A bizottsági eljárásról szóló 22. cikk felesleges, mivel a végrehajtási aktusokra vonatkozó, 18. cikkben foglalt rendelkezést törölték.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat 23 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság legkésőbb három évvel e rendelet hatálybalépését követően jelentést nyújt be **az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak** e rendelet **működéséről és hatásáról**, és szükség esetén ehhez megfelelő jogalkotási javaslatokat fűz.

E rendelet működésének és hatásának értékelése céljából két jelentést nyújtanak be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz. A Bizottság legkésőbb három évvel e rendelet hatálybalépését követően ***félidős*** jelentést nyújt be, ***legkésőbb hat évvel e rendelet hatálybalépését követően pedig jelentést nyújt be***, és szükség esetén ehhez megfelelő jogalkotási javaslatokat fűz.

Or. en

Indokolás

Mindössze három évvel a rendelet hatálybalépését követően közzétenni egy jelentést,

amelyhez e jogszabályban végrehajtandó változtatásokra vonatkozó javaslatok társulnak, nem hagy elegendő időt annak megfelelő értékelésére, hogy e rendeletben foglalt rendelkezések elérték-e a kívánt hatást. Ezért javasoljuk egy félidős jelentés készítését három év elteltével, majd pedig egy végleges jelentés kidolgozását hat év elteltével (amelyet adott esetben új javaslatok kísérnek).

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat 24 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) *A [e rendelet elfogadásának időpontja]* előtt kötött azon kikötői szerződések, amelyek nem felelnek meg *e rendelet rendelkezéseinek*, időtartamuk lejártáig, de legfeljebb **2025.** július 1-jéig érvényben maradnak.

Módosítás

(2) *A(z) ...* * előtt kötött azon kikötői szerződések, amelyek nem felelnek meg *az (1) bekezdésben előírt feltételeknek*, időtartamuk lejártáig, de legfeljebb **2023.** július 1-jéig érvényben maradnak.

** HL: Kérjük, adja meg a dátumot: a rendelet elfogadásának időpontja.*

Or. en

Indokolás

Fontos egy átmeneti időszak lehetővé tétele, noha ez az időszak nem lehet túlságosan hosszú, máskülönben a rendelet végrehajtása nem eredményezi majd egyenlő feltételek kialakulását.

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat 25 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A rendelet **2015.** július 1-jétől alkalmazandó.

Módosítás

A rendelet **2018.** július 1-jétől alkalmazandó.

Or. en

Indokolás

A rendelet valószínűleg 2014/2015-nél korábban nem lép hatályba. Ezért a 25. cikkben a rendelet alkalmazásának kezdeti időpontját 2018-ra kell módosítani (2015 helyett) annak

érdekében, hogy a tagállamok elvégezhessék a szükséges változtatásokat. Az egységesség jegyében minden vonatkozó időpontot 2015-ről 2018-ra módosítottunk.

INDOKOLÁS

Háttér

A bizottsági javaslat célja, hogy hozzájáruljon a TEN-T hatékonyabb, összekapcsoltabb és fenntarthatóbb működéséhez egy olyan keretrendszer kialakításával, amely javítja a kikötők működését, és elősegíti számukra a megváltozott közlekedési és logisztikai követelményekhez való alkalmazkodást.

A javaslat fő célkitűzései közé tartozik a kikötői szolgáltatások és műveletek korszerűsítése, valamint a kikötői beruházásokat vonzó keretfeltételek megállapítása. E rendeletben a Bizottság – a kikötői szolgáltatások hatékonyságának növelése érdekében – célul tűzte ki a csekély versenykényszer és az esetleges piaci visszaélések ellensúlyozását.

A piacra jutásról szóló II. fejezet hatálya nem terjed ki a rakománykezelési és személyszállítási szolgáltatásokra, amelyek megszervezése gyakran koncessziós szerződések keretében valósul meg, így azok a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelv hatálya alá tartoznak. Ezért a szóban forgó rendeletet a(z) .../... (koncessziók) irányelvvvel együtt kell vizsgálni.

A kikötők közötti, egyenlő feltételek mellett megvalósuló tisztességes verseny egyik fontos kívánalma az állami támogatásra vonatkozó szabályok világos keretrendszere. A Bizottság jelenleg is az állami támogatások infrastruktúra-finanszírozáshoz kapcsolódó korszerűsítésén dolgozik, és 2014 elején várhatóan iránymutatásokat fogad el.

A szóban forgó javaslat összhangban áll más fontos uniós szakpolitikákkal és célkitűzésekkel, így például a közlekedésről szóló fehér könyvvel, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel és a „kék övezet” kezdeményezéssel.

E rendelet a TEN-T iránymutatásokban megjelölt valamennyi tengeri kikötőre alkalmazandó lesz, és a Bizottság szerint a már jelenleg is jól működő kikötőkre nem fog további terheket róni, a többi kikötő számára pedig megteremti azokat a feltételeket, amelyekre az előttük álló szerkezeti kihívások megoldásához szükség van.

Az előadó álláspontja

Az előadó sok szempontból támogatja a Bizottság javaslatát, ugyanakkor néhány módosítást is elő kíván terjeszteni, amelyek e javaslat tökéletesítésére hivatottak.

A kétértelműség elkerülése érdekében az előadó „a TEN-T keretében kijelölt kikötőkre” történő hivatkozásokat minden esetben „a TEN-T keretében kijelölt **tengeri kikötőkre**” módosította, ami e rendelet megfelelő hatályát jelöli. Érdemes megemlíteni, hogy a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy a rendeletet – önkéntes alapon – más kikötőkre is alkalmazzák, amelyek nem feltétlenül szerepelnek a TEN-T iránymutatásokban.

A kotrásra történő hivatkozás azért került ki a rendeletből, mivel az előadó támogatja azt a

vélekedést, miszerint ez esetben nem a kikötőhasználó részére közvetlenül felkínált szolgáltatásról van szó, hanem a kikötő megközelíthetőségét garantáló megoldásról, ami rendszerint karbantartási célú kotrást, azaz a jégtöréshez hasonlítható tevékenységet jelent. Ezért a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy szabadon döntsön a kotrási tevékenység megszervezéséről, így annak nem szabad e rendelet hatálya alá tartoznia.

A kikötői munkajogi rendszert szabályozó szociális rendelkezések kimaradtak e rendeletből, és átkerültek az ágazati szociális párbeszéd égisze alá, amelyet 2013. június 19-én indítottak el. Ennek ellenére az előadó fontosnak érzi nemzeti szintű szociális előírások hozzáadását a minimumkritériumok listájához. Továbbá az is fontos, hogy az illetékes hatóság megszilárdítsa a munkavállalók jogait egy vállalkozás vagy üzlet átruházása esetén.

Az előadó úgy véli, hogy a kikötői terület korlátozott kiterjedésén túl és közszolgáltatási kötelezettségek esetében a vízi területek szűkösségét és a piac méretét is érvényes indoknak kell tekinteni a szolgáltatók számának korlátozására, a kikötők különféle méretének és földrajzi sajátosságainak figyelembevétele érdekében. Amennyiben a biztonságos és környezeti szempontból fenntartható kikötői műveletek garantálásához a szolgáltatók számának korlátozására van szükség, az üzemeltető szerv részére lehetővé kell tenni az ezzel kapcsolatos döntéshozatalt.

Az előadó úgy véli, hogy a révkalauz-szolgáltatásokat szintén ki kell vonni e rendelet II. fejezetében foglalt rendelkezések hatálya alól, mivel azok a biztonságos kikötői műveletek szempontjából igen lényeges tevékenységek. E szolgáltatások megszervezését a tagállamokra kell bízni, és azokat nem kell a piaci hozzáférésre vonatkozó új szabályokhoz igazítani.

Ami a kikötőhasználati díjakat illeti, az előadó úgy módosította a javaslatot, hogy az lehetővé tegye a kikötők számára a díjak autonóm módon történő, üzleti stratégiájuknak megfelelő megállapítását. Az előadó e célból a környezetkímélő hajózás előmozdítására korlátozza a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra irányuló hatáskörét. Emellett nagyobb mozgásteret is biztosít a kikötőt üzemeltető szervek és a kikötőhasználók közötti kereskedelmi tárgyalásokhoz, bizonyos kulcsfontosságú elvek betartása mellett.

A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására irányuló hatáskörét szigorúan a vízi járművek és üzemanyagok osztályozására kell korlátozni. A Bizottságnak figyelembe kell vennie a hajók számára kidolgozott környezetvédelmi indexet (ESI), valamint a nemzetközi kikötők éghajlatvédelmi kezdeményezése (WPCI) által tett előrelépéseket annak érdekében, hogy a vízi járművek és üzemanyagok közös osztályozása összhangban álljon a nemzetközi normákkal. Az osztályozási rendszerek csupán a díjak differenciálásának alapjául szolgálhatnak, ám nem befolyásolhatják a kikötőt üzemeltető szerveknek a díjak autonóm módon, az alkalmazandó szabályokkal összhangban történő megállapítására irányuló hatáskörét.

Az előadó támogatja a kikötőhasználókkal folytatott konzultációk elképzelését. Az ilyen típusú eszmecsere azonban napjainkban számos kikötőben már eleve bevett gyakorlat. Ezért kerülni kell az univerzális megoldásokat, és lehetővé kell tenni különféle rendszerek alkalmazását, amennyiben valamennyi kikötőhasználóval megfelelően konzultálnak.

Az előadó a „független felügyelő szerv” helyett „független felügyeletre” hivatkozik annak

érdekében, hogy a hangsúlyt áthelyezze egy ilyen szerv létrehozásáról az adott szerv által ellátandó feladatokra. E módosítás révén az előadó egyértelművé teszi, hogy adott esetben a már működő szervek a továbbiakban is elláthatják ezt a szerepet, járulékos igazgatási terhek nélkül.

Egy reális ütemterv figyelembevétele érdekében, ugyanakkor a gyors végrehajtás fontosságának ismeretében az előadó 2018. július 1-jére módosította e rendelet hatálybalépésének időpontját.

Végezetül az előadó tökéletesítette a bizottsági javaslat azon szempontjait is, amelyekkel egyetért. Módosításaival hangsúlyozni kívánja, hogy a kikötőt üzemeltető szervnek autonómiára van szüksége ahhoz, hogy gazdasági stratégiája szerint járhasson el, miközben tiszteletben kell tartani bizonyos kulcsfontosságú elveket. Az előadó továbbá az igazgatási teher növekedésének elkerülésére törekszik e rendelet alkalmazásával összefüggésben. Mindent összevetve e rendelet arra hivatott, hogy jogbiztonságot teremtsen a kikötők számára, és kedvező hatást fejtsen ki a TEN-T hálózat sikeres működése szempontjából.