



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Knut Fleckenstein

Teckenförklaring

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	55

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0296),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0144/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av de motiverade yttranden från den spanska deputeradekammaren och spanska senaten, den franska nationalförsamlingen, den italienska senaten, det lettiska parlamentet, det maltesiska parlamentet, den polska sejmen och den polska senaten som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilka utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 11 juli 2013¹,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den ...²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för sysselsättning och sociala frågor (A7-0000/2013),
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

² Ännu ej offentliggjort i EUT.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) För att de utmaningar som sjötransportsektorn står inför ska kunna bemötas är det avgörande att åtgärderna i kommissionens meddelande "Hamnarna: en tillväxtmotor" genomförs parallellt med denna förordning. Komplexa administrativa förfaranden för tullklarering medför förseningar i hamnar, vilket är ett stort hinder för närsjöfartens konkurrenskraft och för effektiviteten i EU:s hamnar.

Or. en

Motivering

Förordningen bör ses som en del av en större strategi och genomföras som en sådan. Det behöver uttryckligen nämnas att den utmaning som avsaknaden av en inre marknad för sjötransportsektorn utgör är det största hindret för närsjöfartens konkurrenskraft och för effektiviteten i EU:s hamnar.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning **endast** gälla **kusthamnarna** inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s

passagerarvolymen eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

totala frakt- eller passagerarvolymen eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd har föredraganden ändrat alla hänvisningar från "hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet" till "kusthamnarna inom det transeuropeiska transportnätet", vilket är det korrekta tillämpningsområdet för denna förordning. Det är värt att notera att medlemsstaterna också på frivillig basis kan besluta att göra förordningen tillämplig på andra hamnar, som inte nödvändigtvis är inkluderade i riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Enligt artikel 56 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är inskränkningarna i friheten att tillhandahålla tjänster i unionen förbjudna. I enlighet med artikel 58 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt **är** bestämmelserna i avdelningen om transporter, närmare bestämt artikel 100.2 **tillämpliga**.

Ändringsförslag

(5) Enligt artikel 56 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) är inskränkningarna i friheten att tillhandahålla tjänster i unionen förbjudna. I enlighet med artikel 58 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt **regleras fri rörlighet för tjänster på transportområdet av** bestämmelserna i avdelningen om transporter, närmare bestämt artikel 100.2.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag beaktar EUF-fördragets officiella lydelse.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Det måste fastställas att egenhantering inte ska regleras på EU-nivå över huvud taget. Eftersom de sociala bestämmelserna för ett sådant öppnande av marknaden inte har fastställts är det olämpligt att hänvisa till en eventuell framtida inkludering.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att

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

hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, den utrustning som krävs **för tillhandahållandet av relevanta hamntjänster och uppfyllandet av sjösäkerhetskrav. Villkoren bör ta hänsyn till miljömässiga krav och nationella socialskyddsnormer.**

Or. en

Motivering

Förteckningen över kriterier för minimikrav är uttömmande och ändringsförslaget anpassar skälet till motsvarande artikel. Förutom krav på yrkeskvalifikationer, sjösäkerhet och miljö bör även socialskyddsnormer spela en roll vid val av tjänsteleverantör.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning

Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Förfarandet för att ge leverantörerna rätt att tillhandahålla hamntjänster på villkor att vissa minimikrav är uppfyllda bör vara öppet, objektivt och icke-diskriminerande samt göra att hamntjänsteleverantörerna kan tillhandahålla tjänsterna inom rimlig tid.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Or. en

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(10) Eftersom hamnar är geografiskt avgränsade områden kan marknadstillträdet i vissa fall underkastas inskränkningar, särskilt vid utrymmesbrist eller **när användningen** av ett utrymme är reserverat för **vissa typer** av **verksamheter i enlighet** med en officiell hamnutvecklingsplan, i vilken användningen av utrymmet är planlagd på ett transparent sätt och i enlighet med nationella bestämmelser, exempelvis stads- och samhällsplanering.

Or. en

Motivering

Det är inte alla hamnar som har en officiell utvecklingsplan, och dessutom fastställer en sådan plan vanligtvis inte det högsta antalet tjänsteleverantörer för ett visst utrymme.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Utrymmesbrist på vattnet i hamnen och hamnens marknadskapacitet bör beaktas. I mindre

hamnar kanske det inte finns tillräcklig verksamhet för flera tjänsteleverantörer. Ett annat möjligt skäl till att begränsa antalet tjänsteleverantörer måste vara säkerhets- och miljöaspekter för att garantera en smidig hamnverksamhet.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

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

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

Ändringsförslag

(13) Förfarandet för att välja ut hamntjänsteleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör ***vara öppet för alla intresserade parter och får inte vara diskriminerande.***

Or. en

Motivering

Det urvalsförfarande som fastställs i direktivet om tilldelning av koncessioner bör endast tillämpas när kontrakt tilldelas som koncessioner. För andra kontrakt ska urvalsförfarandet följa principerna i denna förordning.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är motiverat endast om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om

Ändringsförslag

(14) En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är motiverat endast om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om,

eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.

mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare **och en säker och miljömässigt hållbar hamnverksamhet.**

Or. en

Motivering

Hamnledningen bör kunna besluta att införa en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, så att befintliga metoder används även i framtiden. Dessutom bör det vara möjligt att införa denna skyldighet för att säkerställa en säker och miljömässigt hållbar hamnverksamhet.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning

Skäl 18

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör ges befogenhet att besluta om att själv tillhandahålla en viss tjänst. I syfte att undvika missförstånd har föredraganden dessutom ändrat alla hänvisningar från "hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet" till "kusthamnarna inom det transeuropeiska transportnätet", vilket är det korrekta tillämpningsområdet för denna förordning.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Skäl 19

Kommissionens förslag

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

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Ändringsförslag

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

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Motivering

När det gäller överförandet av personal bör medlemsstaterna uppmanas att ge personalen de rättigheter som de skulle ha haft vid ett sådant överförande som avses i direktiv 2001/23/EG.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20a) Enligt Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolution A.960 kräver varje lotsområde utvecklad specialistkunskap och lokalkännedom från lotsens sida. Eftersom IMO anser att lotsning bör förvaltas regionalt eller lokalt bör lotsning undantas från bestämmelserna om marknadstillträde i kapitel II i denna förordning.

Or. en

Motivering

Lotsning bör undantas från kapitlet om marknadstillträde, eftersom denna tjänst är mycket betydelsefull för sjösäkerheten. I sin resolution A.960 erkänner IMO den viktiga roll som fartygslotsar spelar för att främja sjösäkerheten och skydda den marina miljön. Dessutom avser IMO inte att delta i certifieringen eller licensieringen av fartygslotsar eller i de lotsningssystem som finns i flera stater, och därför förefaller det omotiverat att EU ska göra det.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 22

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22) Det är nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering åläggs att föra räkenskaper som skiljer på **den** verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning och **den** som är konkurrensutsatt, för att därigenom garantera lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och undvika marknadssnedvridning. Under alla omständigheter måste reglerna om statligt

(22) Det är nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering åläggs att föra räkenskaper som skiljer på **offentligt finansierad** verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning och **sådan verksamhet** som är konkurrensutsatt, för att därigenom garantera lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och undvika marknadssnedvridning. Under alla

stöd följas.

omständigheter måste reglerna om statligt stöd följas.

Or. en

Motivering

Kravet på att ha separata räkenskaper bör begränsas till verksamhet och investeringar som är finansierade med offentliga medel i förhållande till andra tjänster. Denna förordning bör inte införa en skyldighet att ha separata räkenskaper för varje tjänst, om hamnen erhåller offentliga medel endast på ett specifikt område.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kusthamnar med en omsättning som understiger tröskelvärdet i direktiv 2006/111/EG bör uppfylla de krav på insyn som anges i artikel 12 i denna förordning på ett proportionellt sätt, utan att för den skull drabbas av en oproportionell administrativ börda.

Or. en

Motivering

Små hamnar bör endast åläggas att uppfylla insynskraven i proportion till den administrativa bördan. Tröskelvärdet bör vara förenligt med direktiv 2006/111/EG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 22b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22b) Kommissionen bör klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninfrastruktur, med beaktande av den icke-kommersiella

karaktären hos infrastruktur för allmänt tillträde och försvarsinfrastruktur. Detta inkluderar infrastruktur som sörjer för anslutningsmöjligheter med järnväg eller väg till nationella transportsystem, infrastruktur som krävs för sådan verksamhet som är nödvändig i hamnområdet och all infrastruktur som ger tillträde till ett hamnområde, häribland sjöfartsleder, farbara kanaler och försvarsverksamhet. Dessa typer av infrastruktur bör vara tillgängliga för alla potentiella användare på lika, icke-diskriminerande villkor och bör falla inom statens ansvarsområde för att tillgodose befolkningens allmänna behov.

Or. en

Motivering

För att kunna skapa lika villkor för hamnarna måste man ha tydliga regler för statligt stöd. Kommissionen arbetar för närvarande med att uppdatera riktlinjerna för statligt stöd, och bör i detta arbete ta hänsyn till hamninfrastrukturens särdrag.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk. Samma sak gäller avgifter som tas ut av ***interna*** operatörer i den mening som avses i ***artikel 9.1.*** I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster ***står i proportion till det ekonomiska värdet av den tillhandahållna tjänsten*** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. en

Motivering

Tillämpningsområdet för artikel 13 måste vara mer exakt. Avgifterna bör stå i proportion till värdet på den tillhandahållna tjänsten.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning

Skäl 24

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(24) *Hamnledningens roll är bland annat att underlätta för handel och agera som mellanhand mellan regional industri och transportoperatörer. Av effektivitetsskäl bör därför avgifterna i varje enskild hamn fastställas på ett öppet och självständigt sätt i enlighet med hamnens egna affärs- och investeringsstrategi.*

Or. en

Motivering

Hamnledningens roll, som är under ständig utveckling, bör framhållas när man talar om att avgifterna ska fastställas på ett självständigt sätt. Hamnarna behöver en viss grad av självständighet i strävandet efter att få till stånd en särskild handelsprofil, vid upprättandet av kopplingar till den regionala ekonomin, i arbetet med att locka till sig en viss sorts trafik i stället för en annan, osv.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning

Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) *Variationen i hamninfrastrukturavgifterna bör tillåtas för att främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt*

Ändringsförslag

(25) *Variation i hamninfrastrukturavgifterna är ett viktigt verktyg för hamnledningen som bör tillåtas. Hamninfrastrukturavgifterna kan variera för att till exempel främja*

offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att **delvis** begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att **bidra till att** begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

Or. en

Motivering

Denna nya lydelse ger hamnledningarna mer flexibilitet när det gäller att strategiskt fastställa och följa deras ekonomiska strategi.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Artikel 17 bör fokusera mer på uppgiften att ta emot klagomål och lösa tvister än på inrättandet av en oberoende tillsynsmekanism. Medlemsstaten bör säkerställa en oberoende tillsyn (i någon form), snarare än att man föreskriver ett organ per medlemsstat.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Det är tillräckligt att samarbete föreskrivs vid gränsöverskridande tvister och klagomål (artikel 17.4).

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Skäl 29

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(29) I syfte att stärka *miljöavgifternas samstämdhet i hela EU* bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg *och* bränslen. Kommissionen bör, då den *antar sådana delegerade akter, beakta Environmental Ship Index (ESI) och de framsteg som har gjorts av World Ports Climate Initiative (WPCI). Dessa klassificeringar bör endast ligga till grund för beslut om variationer i hamninфраstrukturavgifter och inte påverka hamnledningars befogenhet att självständigt fastställa hamninфраstrukturavgifterna i enlighet med gällande regler. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar*

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

översänds **samtidigt** till Europaparlamentet och rådet och **att detta sker så snabbt som möjligt och** på lämpligt sätt.

Or. en

Motivering

Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör vara strikt begränsad. Gemensam klassificering av fartyg och bränslen bör överensstämma med internationella standarder. Hamnledningen bör själv kunna fastställa för vilka typer av verksamhet som avgifterna kan variera, liksom avgifternas storlek.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Skäl 30

Kommissionens förslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter. Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension, hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva¹³.

Ändringsförslag

utgår

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag är en följd av att artikel 18 utgår.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Skäl 31

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd har föredraganden ändrat alla hänvisningar från "hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet" till "kusthamnarna inom det transeuropeiska transportnätet", vilket är det korrekta tillämpningsområdet för denna förordning. Det är värt att notera att medlemsstaterna också på frivillig basis kan besluta att göra förordningen tillämplig på andra hamnar, som inte nödvändigtvis är inkluderade i riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) muddring,

utgår

Or. en

Motivering

Muddring är inte en hamntjänst som erbjuds användare, utan snarare underhåll av hamninfrastrukturen som syftar till att hålla hamnen tillgänglig, vilket är hamnledningens eller den behöriga myndighetens ansvar. Därför bör denna förordning inte tillämpas på muddringstjänster. (Kan jämföras med isbrytning, som inte omfattas).

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 2 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

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

Or. en

Motivering

Lasthanteringstjänster bör omfatta ”surning” (fastsättande av containrar ombord på fartygen).

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Motivering

Muddring är inte en hamntjänst som erbjuds användare, utan snarare underhåll av hamninfrastrukturen som syftar till att hålla hamnen tillgänglig, vilket är hamnledningens eller den behöriga myndighetens ansvar. Därför bör denna förordning inte omfatta muddringstjänster och inte heller definiera termen "muddring". (Kan jämföras med isbrytning, som inte omfattas).

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 2 – led 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Motivering

Uppgiften att administrera och sköta hamntrafiken bör ingå efter "i tillämpliga fall", eftersom denna uppgift inte utförs av hamnmyndigheter i alla medlemsstater.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning

Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

6. förtöjning: **fastgörandet av ett fartyg vid en ankarplats eller kaj för att hålla fast fartyget, och därmed möjliggöra för passagerare och andra personer, varor eller last att på ett säkert sätt förflyttas på eller av fartyget.**

Or. en

Motivering

Förtöjning bör begränsas till kommersiell förtöjning i hamnen vid en ankarplats eller vid kajen, eftersom vägarna till hamnen inte nödvändigtvis administreras av hamnledningen, och eftersom exempelvis förtöjning i slussar inte utgör kommersiell förtöjning.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning

Artikel 2 – led 9

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Motivering

Vattenvägar som ger tillträde till hamnar bör endast inkluderas i avgiften när det är hamnledningen som administrerar dem.

Ändringsförslag 31**Förslag till förordning****Artikel 2 – led 12***Kommissionens förslag*

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

Ändringsförslag

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

Motivering

Avtalet skulle också kunna ingås mellan hamnledningen och tjänsteleverantören (hamnledningen bör kunna begränsa antalet tjänsteleverantörer i enlighet med artikel 6).

Ändringsförslag 32**Förslag till förordning****Artikel 2 – led 16***Kommissionens förslag*

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

Ändringsförslag

16. kushamn: land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare **och andra personer.**

inom hamnområdet.

Or. en

Motivering

Lydelsen ”annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet” bör utgå, eftersom den är mycket otydlig och inte gör definitionen tydligare.

Ändringsförslag 33

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***(da) efterlevnaden av nationella
socialskyddsnormer.***

Or. en

Motivering

Förteckningen över kriterier för minimikrav är uttömmande. Förutom krav på yrkeskvalifikationer, sjösäkerhet och miljöaspekter bör även socialskyddsnormer spela en roll vid val av tjänsteleverantör.

Ändringsförslag 34

**Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 5**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

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

Motivering

Förordningen kommer troligtvis inte att träda i kraft förrän 2014–2015. Därför bör datumet i artikel 25 för när förordningen ska börja tillämpas ändras till 2018 (från 2015), så att medlemsstaterna kan införa de ändringar som krävs. Alla respektive datum har av konsekvensskäl ändrats från 2015 till 2018.

Ändringsförslag 35**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – led a***Kommissionens förslag*

(a) Utrymmesbrist eller reserverad markanvändning, förutsatt att hamnledningen kan påvisa att marken utgör en **del av hamnanläggningen** som är **avgörande** för tillhandahållandet av hamntjänster och att begränsningen stämmer överens med den formella hamnutvecklingsplan som antagits av hamnledningen, och i tillämpliga fall eventuella andra behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning.

Ändringsförslag

(a) Utrymmesbrist eller reserverad markanvändning, förutsatt att hamnledningen kan påvisa att marken utgör en **hamnanläggning** som är **väsentlig** för tillhandahållandet av hamntjänster och att begränsningen **i tillämpliga fall** stämmer överens med den **officiella** hamnutvecklingsplan som antagits av hamnledningen och, i tillämpliga fall, eventuella andra behöriga myndigheter i enlighet med **relevant** nationell lagstiftning.

Motivering

Det är inte alla hamnar som har en officiell utvecklingsplan, och dessutom fastställer en sådan plan vanligtvis inte det högsta antalet tjänsteleverantörer för ett visst utrymme.

Ändringsförslag 36**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – led aa (nytt)***Kommissionens förslag**Ändringsförslag*

(aa) Bristen på vattenutrymme i de fall då vattenutrymmet utgör en väsentlig faktor för möjligheten att kunna tillhandahålla den berörda hamntjänsten på ett säkert

och effektivt sätt.

Or. en

Motivering

Bristen på vattenutrymme bör läggas till som ett skäl för att begränsa antalet tjänsteleverantörer, eftersom dessa behöver tillräckligt utrymme för sin verksamhet på vattnet för att kunna bedriva den på ett säkert sätt.

Ändringsförslag 37

**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – led ab (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***(ab) Särskilda marknadsbegränsningar
som är en följd av hamnens ekonomiska
kapacitet.***

Or. en

Motivering

Utöver utrymmesbegränsningar bör även hamnens storlek och dess marknadskapacitet (antalet hamnanlöp) beaktas. I mindre hamnar kanske det inte finns tillräcklig verksamhet för flera tjänsteleverantörer.

Ändringsförslag 38

**Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – led ac (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***(ac) Behovet att säkerställa
tillhandahållandet av säker eller
miljömässigt hållbar hamnverksamhet.***

Or. en

Motivering

Ett annat möjligt skäl till att begränsa antalet tjänsteleverantörer måste vara säkerhets- och miljöaspekter för att garantera en smidig hamnverksamhet.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Om hamnledningen själv eller genom en i rättsligt hänseende fristående enhet under sin direkta eller indirekta kontroll utför hamntjänster, kan medlemsstaten anförtro beslutet om att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer åt en myndighet som är oberoende av hamnledningen. Om medlemsstaten anförtro en sådan myndighet beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, får antalet leverantörer inte vara lägre än två.

Ändringsförslag

4. Om hamnledningen själv eller genom en i rättsligt hänseende fristående enhet under sin direkta eller indirekta kontroll utför hamntjänster, kan medlemsstaten anförtro beslutet om att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer åt en myndighet som är oberoende av hamnledningen. Om medlemsstaten anförtro en sådan myndighet beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, får antalet leverantörer inte vara lägre än två, **utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 1.**

Or. en

Motivering

Antalet tjänsteleverantörer bör inte vara lägre än två, om inte något av de skäl som anges i artikel 6 medför att antalet bör begränsas till en enda tjänsteleverantör.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska informera alla intressenter om hur man planerar att genomföra urvalsförandet och om en preliminär tidsfrist för slutförandet, samt om alla eventuella ändringar av förandet eller tidsfristen.

Or. en

Motivering

I syfte att säkerställa att urvalsförfarandet är öppet för insyn och icke-diskriminerande måste man se till att alla intressenter får den information som behövs.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Om det beräknade värdet av hamntjänsten överskrider det tröskelvärde som fastställs i punkt 3, bör reglerna för tilldelningsförfarandet, rättssäkerhetsgarantierna och den maximala varaktigheten för koncessioner enligt direktiv.../... [koncession] tillämpas. **utgår**

Or. en

Motivering

Det urvalsförfarande som fastställs i direktivet om tilldelning av koncessioner är endast tillämpligt när kontrakt tilldelas som koncessioner. För andra kontrakt ska urvalsförfarandet följa principerna i denna förordning.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Tröskelvärdet och metoden för att beräkna värdet av hamntjänsterna ska dock vara de som framgår av de relevanta och tillämpliga bestämmelserna i direktiv .../... [koncession]. **utgår**

Or. en

Motivering

Det urvalsförfarande som fastställs i direktivet om tilldelning av koncessioner är endast

tillämpligt när kontrakt tilldelas som koncessioner. För andra kontrakt ska urvalsförfarandet följa principerna i denna förordning.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. Hamntjänstekontraktets giltighetstid ska vara begränsad. Hamnledningen, eller i tillämpliga fall den behöriga myndigheten, ska besluta om kontraktets giltighetstid på grundval av den tjänst som kontraktet avser. Beräkningen ska inkludera både startinvesteringar och investeringar under kontraktets giltighetstid.

Or. en

Motivering

Kontraktets giltighetstid bör stå i proportion till uppskattade investeringar.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5. Vid tillämpningen av denna förordning ska varje väsentlig ändring i den mening som avses i direktiv.../... [koncession] av bestämmelserna i ett hamntjänstekontrakt under löptiden anses utgöra ett nytt hamntjänstekontrakt, och kräver därför ett nytt förfarande av det slag som avses i punkt 2.

utgår

Or. en

Motivering

Det urvalsförfarande som fastställs i direktivet om tilldelning av koncessioner är endast

tillämpligt när kontrakt tilldelas som koncessioner. För andra kontrakt ska urvalsförfarandet följa principerna i denna förordning.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Punkterna 1–5 i denna artikel ska inte tillämpas i de fall som avses i artikel 9.

Ändringsförslag

6. Punkterna 1–**4a** i denna artikel ska inte tillämpas i de fall som avses i artikel **9.1**.

Or. en

Motivering

De specifika punkterna bör inte tillämpas på en intern operatör som tillhandahåller tjänster i enlighet med skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av direktiv.../... [koncession]¹⁵, direktiv.../... [allmänna tjänster]¹⁶ och direktiv.../... [offentlig upphandling]¹⁷.

Ändringsförslag

7. När kontrakt för tillhandahållande av hamntjänster beviljas som tjänstekoncessioner enligt vad som avses i direktiv .../... [koncession]¹⁵, ska bestämmelserna i det direktivet gälla. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av direktiv .../... [allmänna tjänster]¹⁶ och direktiv.../... [offentlig upphandling]¹⁷.

¹⁵ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, KOM(2011)0897.

¹⁶ Förslag till direktiv om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster KOM(2011) **895 slutlig**

¹⁷ Förslag till direktiv om offentlig

¹⁵ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, KOM(2011)0897.

¹⁶ Förslag till direktiv om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster KOM(2011)**0895**).

¹⁷ Förslag till direktiv om offentlig

Motivering

Det urvalsförfarande som fastställs i direktivet om tilldelning av koncessioner är endast tillämpligt när kontrakt tilldelas som koncessioner. För andra kontrakt ska urvalsförfarandet följa principerna i denna förordning eller annan relevant lagstiftning.

Ändringsförslag 47

**Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – inledningen**

Kommissionens förslag

1. **Medlemsstaterna** får fatta beslut om att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter med koppling till hamntjänster för att säkerställa att

Ändringsförslag

1. **Hamnledningen eller den behöriga myndigheten** får fatta beslut om att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter med koppling till hamntjänster för att säkerställa att

Motivering

Hamnledningen bör kunna besluta att införa en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, så att befintliga metoder används även i framtiden.

Ändringsförslag 48

**Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – led ca (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) hamnverksamheten är säker eller miljömässigt hållbar.

Motivering

Det bör vara möjligt att införa skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att garantera en säker och miljömässigt hållbar hamnverksamhet.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. Hamnledningen, den behöriga myndigheten själv eller en i rättsligt hänseende fristående enhet över vilken myndigheten utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar, kan tillhandahålla en hamntjänst utan några begränsningar, under förutsättning att bestämmelserna i kapitel II i denna förordning tillämpas i lika grad på alla leverantörer som tillhandahåller den berörda tjänsten. I sådana fall ska hamntjänsteleverantören för tillämpningen av denna förordning anses vara en intern operatör.

Or. en

Motivering

Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör ges befogenhet att besluta om att själv tillhandahålla en viss tjänst enligt samma villkor som andra leverantörer.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. I de fall som avses i artikel 6.1 b kan den behöriga myndigheten fatta beslut om att tillhandahålla en hamntjänst inom ramen för själva den allmännyttiga skyldigheten eller att ställa detta krav direkt på en i rättsligt hänseende fristående enhet, över vilken den utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar. ***I fall som detta ska hamntjänsteleverantören, med avseende på denna förordning, betraktas som en intern operatör.***

1. I de fall som avses i artikel 6.1 b kan ***hamnledningen eller*** den behöriga myndigheten fatta beslut om att tillhandahålla en hamntjänst inom ramen för själva den allmännyttiga skyldigheten eller att ställa detta krav direkt på en i rättsligt hänseende fristående enhet, över vilken den utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar.

Motivering

I många medlemsstater har hamnledningen befogenhet att besluta om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Ändringsförslag 51

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

Kommissionens förslag

2. Den behöriga myndigheten ska anses utöva kontroll över en i rättsligt hänseende fristående enhet på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar endast om myndigheten utövar ett avgörande inflytande ***i fråga om den juridiska personens*** strategiska mål och betydelsefulla beslut.

Ändringsförslag

2. ***Hamnledningen eller*** den behöriga myndigheten ska anses utöva kontroll över en i rättsligt hänseende fristående enhet på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar endast om myndigheten utövar ett avgörande inflytande ***både på den berörda enhetens*** strategiska mål och ***på dess*** betydelsefulla beslut.

Motivering

I många medlemsstater har hamnledningen befogenhet att besluta om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Ändringsförslag 52

**Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 3**

Kommissionens förslag

3. Den interna operatören ***får*** utföra den tilldelade hamntjänsten endast i de hamnar som omfattas av ***tillståndet*** att tillhandahålla ***hamntjänster***.

Ändringsförslag

3. ***I de fall som anges i artikel 6.1 b får en intern operatör*** utföra den tilldelade hamntjänsten endast i de hamnar som omfattas av ***det tillstånd*** att tillhandahålla ***denna hamntjänst som har tilldelats operatören***.

Motivering

Detta ändringsförslag överensstämmer med den ändrade beskrivningen av en intern operator.

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och unionslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, **får** hamnledningen begära att den hamntjänsteleverantör som utsetts i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 7 – om denne leverantör är en annan än den tidigare hamntjänsteleverantören – tillförsäkrar den personal som varit anställd av den tidigare hamntjänsteleverantören samma rättigheter som skulle ha gällt om det varit fråga om en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG.

Ändringsförslag

2. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och unionslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, **ska** hamnledningen begära att den hamntjänsteleverantör som utsetts i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 7 – om denne leverantör är en annan än den tidigare hamntjänsteleverantören – tillförsäkrar den personal som varit anställd av den tidigare hamntjänsteleverantören samma rättigheter som skulle ha gällt om det varit fråga om en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG.

Or. en

Motivering

När det gäller överförandet av personal bör medlemsstaterna uppmanas att ge personalen de rättigheter som de skulle ha haft vid ett sådant överförande som avses i direktiv 2001/23/EG.

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Artikel 11

Kommissionens förslag

Detta kapitel och övergångsbestämmelserna i artikel 24 ska inte tillämpas på lasthanterings- och passagerartjänster.

Ändringsförslag

Detta kapitel och övergångsbestämmelserna i artikel 24 ska inte tillämpas på lasthanterings-, **passagerar- och lotstjänster.**

Or. en

Motivering

Lotsning bör undantas från kapitlet om marknadstillträde, eftersom denna tjänst är mycket betydelsefull för sjösäkerheten. I sin resolution A.960 erkänner IMO den viktiga roll som fartygslotsar spelar för att främja sjösäkerheten och skydda den marina miljön. IMO avser inte att delta i certifieringen eller licensieringen av fartygslotsar eller i de lotsningssystem som finns i flera stater, och därför förefaller det omotiverat att EU ska göra det.

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Om den hamnledning som erhåller offentliga medel själv tillhandahåller hamntjänster, ska den **föra** separata **räkenskaper över** hamntjänsteverksamhet på ett sådant sätt att

Ändringsförslag

2. Om den hamnledning som erhåller offentliga medel själv tillhandahåller hamntjänster, ska **räkenskaperna för** den **verksamhet eller investering som finansieras med offentliga medel hållas separata från räkenskaperna för övrig** hamntjänsteverksamhet, på ett sådant sätt att

Or. en

Motivering

Kravet på att ha separata räkenskaper bör begränsas till verksamhet och investeringar som är finansierade med offentliga medel i förhållande till andra tjänster. Denna förordning bör inte införa en skyldighet att ha separata räkenskaper för varje tjänst, om hamnen erhåller offentliga medel endast på ett specifikt område.

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Hamnledningen ska förvara uppgifterna om de finansiella förbindelser som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel på ett sådant sätt att kommissionen och det **behöriga oberoende tillsynsorgan som avses i** artikel 17 kan få tillgång till dem under fem år efter utgången av det

Ändringsförslag

4. Hamnledningen ska förvara uppgifterna om de finansiella förbindelser som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel på ett sådant sätt att kommissionen och det **organ som har utsetts i enlighet med** artikel 17 kan få tillgång till dem under fem år efter utgången av det räkenskapsår som

räkenskapsår som uppgifterna avser.

uppgifterna avser.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd bör man beakta den nya lydelsen i artikel 17.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Hamnledningen ska, på begäran, förse kommissionen och det **behöriga oberoende tillsynsorganet** med eventuella ytterligare uppgifter som anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning av de uppgifter som tillhandahållits och bedöma efterlevnaden av denna förordning. Uppgifterna ska översändas inom två månader från dagen för begäran.

Ändringsförslag

5. Hamnledningen ska **vid ett formellt klagomål och** på begäran förse kommissionen och det **organ som har utsetts i enlighet med artikel 17** med eventuella ytterligare uppgifter som anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning av de uppgifter som tillhandahållits och bedöma efterlevnaden av denna förordning. Uppgifterna ska översändas inom två månader från dagen för begäran.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd bör man beakta den nya lydelsen i artikel 17. De uppgifter som avses bör endast tillhandahållas om det finns ett formellt klagomål och en begäran.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör i den mening som avses i artikel 9 och de avgifter som tas ut av **hamntjänstleverantörer** som – **i fall av ett begränsat antal operatörer – inte utsetts**

Ändringsförslag

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör i den mening som avses i artikel 9.1 och de avgifter som tas ut av **en hamntjänstleverantör i enlighet med artikel 6.1 b** ska fastställas på ett öppet och

genom öppna, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden, ska fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Dessa avgifter ska återspegla villkoren på en relevant konkurrensutsatt marknad och inte vara oproportionerliga i förhållande till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde.

icke-diskriminerande sätt. Dessa avgifter ska **i så hög grad som möjligt** återspegla villkoren på en relevant konkurrensutsatt marknad och inte vara oproportionerliga i förhållande till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde.

Or. en

Motivering

Tillämpningsområdet för artikel 13 måste vara mer exakt. Kriteriet att avgifterna ska återspegla en relevant konkurrensutsatt marknad bör endast vara ett alternativ, inte en skyldighet, men avgifterna måste stå i proportion till värdet på den tjänst som tillhandahålls.

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Hamntjänsteleverantören ska på begäran av det **behöriga oberoende tillsynsorgan som avses i artikel 17 tillhandahålla** uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på de hamnavgifter som omfattas av tillämpningen av punkt 1 i denna artikel. Uppgifterna ska även omfatta metoden för fastställande av hamnavgifter med beaktande av de anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

Ändringsförslag

3. Hamntjänsteleverantören ska **vid ett formellt klagomål och** på begäran **förse** det **organ som har utsetts i enlighet med artikel 17 med** uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på de hamnavgifter som omfattas av tillämpningen av punkt 1 i denna artikel. Uppgifterna ska även omfatta metoden för fastställande av hamnavgifter med beaktande av de anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

Or. en

Motivering

De uppgifter som avses bör endast tillhandahållas om det finns ett formellt klagomål och en begäran.

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. För att bidra till ett effektivt system för infrastrukturavgifter, ska infrastrukturavgiftens struktur och omfattning fastställas av hamnledningen på ett oberoende sätt i enlighet med dess egen affärsstrategi och investeringsplan samt **återspegla konkurrensvillkoren på den berörda marknaden och** stå i samklang med reglerna **om** statligt stöd.

Ändringsförslag

3. För att bidra till ett effektivt system för infrastrukturavgifter, ska infrastrukturavgiftens struktur och omfattning fastställas av hamnledningen på ett oberoende sätt i enlighet med dess egen affärsstrategi och investeringsplan samt stå i samklang med reglerna **för** statligt stöd **och konkurrensreglerna**.

Or. en

Motivering

Reglerna för statligt stöd och konkurrensreglerna bör respekteras, samtidigt som man lämnar utrymme för kommersiella förhandlingar.

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 kan infrastrukturavgifterna variera antingen utifrån affärsmetoder som bygger på användningsfrekvens, främjandet av en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporterens miljö-, energi- eller koldioxidvinster. De kriterier som tillämpas på sådana variationer ska vara relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande **samt med vederbörlig efterlevnad av konkurrensreglerna. Dessa variationer måste särskilt kunna utnyttjas av samtliga berörda hamntjänsteanvändare och på lika villkor.**

Ändringsförslag

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 kan infrastrukturavgifterna variera antingen utifrån **hamnens ekonomiska strategi och** affärsmetoder som **bland annat** bygger på användningsfrekvens, främjandet av en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporterens miljö-, energi- eller koldioxidvinster. De kriterier som tillämpas på sådana variationer ska vara relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande, **och de ska följa reglerna för statligt stöd och** konkurrensreglerna.

Motivering

Hamnledningen bör ges större flexibilitet att fastställa avgifter i enlighet med sin affärsstrategi och affärsmetoder, inte bara begränsat till användningsfrekvens.

Ändringsförslag 62**Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 5***Kommissionens förslag*

5. Kommissionen ska ges befogenhet att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 21 om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen **och typer av insatser**, enligt vilka infrastrukturavgifterna kan variera **samt gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter.**

Ändringsförslag

5. Kommissionen ska ges befogenhet att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 21 om gemensamma klassificeringar av fartyg **och** bränslen enligt vilka infrastrukturavgifterna kan variera.

Motivering

Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör vara strikt begränsad. Gemensam klassificering av fartyg och bränslen bör överensstämma med internationella standarder. Hamnledningen bör själv kunna fastställa för vilka typer av verksamhet som avgifterna kan variera, liksom avgifternas storlek.

Ändringsförslag 63**Förslag till förordning
Artikel 14 – punkt 6***Kommissionens förslag*

6. Hamnledningen ska underrätta hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningarna av hamnanvändare om den struktur och de kriterier som tillämpas för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas belopp, **inklusive de totala kostnader och intäkter**

Ändringsförslag

6. Hamnledningen ska underrätta hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningarna av hamnanvändare om den struktur och de kriterier som tillämpas för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas belopp. Den ska senast tre månader i förväg informera

som ligger till grund för att fastställa hamninfrastukturavgifternas struktur och nivå. Den ska senast tre månader i förväg informera hamninfrastuktur användarna om eventuella förändringar av hamninfrastukturavgifternas omfattning, struktur eller kriterier för att fastställa sådana avgifter.

hamninfrastuktur användarna om eventuella förändringar av hamninfrastukturavgifternas omfattning, struktur eller kriterier för att fastställa sådana avgifter.

Or. en

Motivering

Man måste minska den administrativa bördan och bevara hamnens affärsstrategi.

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Hamnledningen ska, på begäran, förse det behöriga oberoende tillsynsorganet och kommissionen med de uppgifter som avses i punkt 4 och ***de ingående kostnads- och intäktsuppgifter*** som ligger till grund för att fastställa strukturen och nivån på hamninfrastukturavgifterna samt den metod som använts för att fastställa hamninfrastukturavgifterna med beaktande av vilka anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

Ändringsförslag

7. Hamnledningen ska ***vid ett formellt klagomål och*** på begäran förse det ***organ som har utsetts i enlighet med artikel 17*** och kommissionen med de uppgifter som avses i punkt 4 och som ligger till grund för att fastställa strukturen och nivån på hamninfrastukturavgifterna samt den metod som använts för att fastställa hamninfrastukturavgifterna med beaktande av vilka anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd bör man beakta den nya lydelsen i artikel 17. De uppgifter som avses bör endast tillhandahållas om det finns ett formellt klagomål och en begäran.

Ändringsförslag 65

Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Hamnledningen ska inrätta en **kommitté bestående** av företrädare för fartygsoperatörer, lastägare och andra hamnanvändare som är skyldiga att betala en infrastrukturavgift eller en hamnavgift eller båda. **Kommittén ska kallas rådgivande hamnanvändarkommittén.**

Ändringsförslag

1. Hamnledningen ska **säkerställa att det finns lämpliga samrådsmekanismer. I detta syfte kan den antingen** inrätta en **rådgivande hamnanvändarkommitté som består** av företrädare för fartygsoperatörer, lastägare och andra hamnanvändare som är skyldiga att betala en infrastrukturavgift eller en hamnavgift eller båda, **eller säkerställa samråd med organ som är sammansatta på annat sätt och som redan är etablerade i hamnen, under förutsättning att lämpliga samråd hålls med alla användare.**

Or. en

Motivering

Det bör säkerställas att lämpliga samråd hålls med användare, men det bör vara upp till hamnledningen att avgöra om detta samråd ska hållas med hamnanvändarkommittén eller enligt andra arrangemang.

Ändringsförslag 66

Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska **hamnledningen samråda med användarkommittén om strukturen och nivån på dessa avgifter.** En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska hamntjänsteleverantörerna i den mening som avses i artiklarna 6 och 19 samråda med **användarkommittén** om strukturen och nivån på dessa avgifter.

Ändringsförslag

2. **Hamnledningen ska förse hamnanvändarna med lämpliga uppgifter om den struktur och de kriterier som används för att fastställa hamninfrastrukturavgifterna. Den ska samråda med hamnanvändarna vid väsentliga ändringar av hamninfrastrukturavgifterna innan dessa ändringar genomförs.** En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska

Hamnledningen ska erbjuda lämpliga lokaler för dessa samråd och hamntjänsteleverantörerna informera ledningen om resultaten av dessa samråd.

hamntjänsteleverantörerna i den mening som avses i artiklarna 6 och 19 samråda med **hamnanvändarna** om strukturen och nivån på dessa avgifter. Hamnledningen ska erbjuda lämpliga lokaler för dessa samråd och hamntjänsteleverantörerna **ska** informera ledningen om resultaten av dessa samråd.

Or. en

Motivering

När det gäller infrastrukturavgifter bör användarna informeras om avgiftsstrukturen och rådfrågas endast när det är fråga om väsentliga ändringar.

Ändringsförslag 67

Förslag till förordning Artikel 17 – rubriken

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Oberoende tillsynsorgan

Oberoende **tillsyn**

Or. en

Motivering

Denna artikel bör fokusera mer på uppgiften än på inrättandet av en oberoende tillsynsmekanism.

Ändringsförslag 68

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att **ett oberoende tillsynsorgan kontrollerar och övervakar** tillämpningen av denna förordning **i** samtliga av denna förordning omfattade kusthamnar på varje medlemsstats territorium.

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att **det finns effektiva mekanismer för handläggning av klagomål som uppstår i samband med** tillämpningen av denna förordning **på** samtliga av denna förordning omfattade kusthamnar på varje medlemsstats territorium. **I detta syfte ska medlemsstaterna utse ett eller flera organ**

*som ska handlägga olika sorters klagomål
eller täcka olika geografiska områden.*

Or. en

Motivering

Det är viktigt att klargöra att medlemsstaterna kan ha flera organ som utför oberoende tillsyn, och att tillsynen bör fokusera på handläggning av klagomål.

Ändringsförslag 69

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. **Det** oberoende **tillsynsorganet** ska i rättsligt hänseende **vara** fristående från och funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Medlemsstater som äger eller kontrollerar hamnar eller **hamnförvaltningar** ska garantera en faktisk strukturell uppdelning mellan funktionerna för **tillsynen** och **övervakningen av denna förordning och** sådan verksamhet som hänger samman med ägandet eller kontrollen. **Det** oberoende **tillsynsorganet ska utöva sina befogenheter på ett oberoende och öppet sätt och med vederbörlig respekt för** rätten att bedriva affärsverksamhet.

Ändringsförslag

2. **Den** oberoende **tillsynen** ska **utföras på ett sätt som** i rättsligt hänseende **är** fristående från och funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Medlemsstater som äger eller kontrollerar hamnar eller **hamnledning** ska garantera **att det finns** en faktisk strukturell uppdelning mellan funktionerna för **handläggningen av klagomål** och sådan verksamhet som hänger samman med ägandet eller kontrollen. **Den** oberoende **tillsynen ska vara opartisk och öppen för insyn och ska vederbörligen respektera** rätten att **fritt** bedriva affärsverksamhet.

Or. en

Motivering

Denna punkt bör fokusera mer på uppgiften än på inrättandet av en oberoende tillsynsmekanism.

Ändringsförslag 70

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. **Det oberoende tillsynsorganet** ska **hantera klagomål från en part** med legitimt intresse **och tvister** som uppstår i samband med tillämpningen av denna förordning.

Ändringsförslag

3. **Medlemsstaterna** ska **säkerställa att alla parter** med legitimt intresse **har rätt att hållas, och hålls, underrättade om hur man anför ett klagomål** som uppstår i samband med tillämpningen av denna förordning.

Or. en

Motivering

Det är medlemsstaterna som är ansvariga för att informera parter om klagomålsmekanismen.

Ändringsförslag 71

**Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 4**

Kommissionens förslag

4. I händelse av tvist mellan parter som är etablerade i olika medlemsstater ska **det oberoende tillsynsorganet** i den medlemsstat i vilken hamnen där tvisten anses ha sitt ursprung vara **behörigt** att lösa tvisten.

Ändringsförslag

4. I händelse av tvist mellan parter som är etablerade i olika medlemsstater ska den medlemsstat i vilken hamnen där tvisten anses ha sitt ursprung vara **behörig** att lösa tvisten. **De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med varandra och utbyta information om sitt arbete.**

Or. en

Motivering

Institutionaliserat samarbete mellan de olika organ som utför den oberoende tillsynen skulle medföra ökad byråkrati och ringa mervärde. Eftersom denna förordning kommer att vara direkt tillämplig i medlemsstaterna förefaller ett nätverk som ska säkerställa dess tillämpning överflödigt. Eftersom det kan finnas flera organ inom en medlemsstat är det tveksamt om ett sådant institutionaliserat nätverk skulle vara genomförbart. Det räcker att föreskriva samarbete i fråga om gränsöverskridande klagomål.

Ändringsförslag 72

**Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 5**

Kommissionens förslag

5. Den oberoende **tillsynsmyndigheten** har rätt att kräva att hamnledning, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare lämnar in de uppgifter som behövs för att säkerställa övervakning och tillsyn av tillämpningen av denna förordning.

Ändringsförslag

5. **Om ett formellt klagomål anförs av en part med legitimt intresse har det relevanta organ som utför** den oberoende **tillsynen** rätt att kräva att hamnledning, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare lämnar in de uppgifter som behövs för att säkerställa övervakning och tillsyn av tillämpningen av denna förordning.

Or. en

Motivering

De utsedda organen i medlemsstaterna bör ha rätt att erhålla uppgifter endast vid ett formellt klagomål.

Ändringsförslag 73

**Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 6**

Kommissionens förslag

6. **Det oberoende tillsynsorganet får avge yttranden på eget initiativ eller på begäran av en behörig myndighet i den berörda medlemsstaten i alla frågor som rör tillämpningen av denna förordning.**

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Motivering

De utsedda organens roll bör begränsas till handläggning av klagomål och tvistelösning.

Ändringsförslag 74

**Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 7**

Kommissionens förslag

7. **Den oberoende tillsynsmyndigheten** får

Ändringsförslag

7. **Vid handläggning av klagomål eller**

samråda med den berörda hamnens rådgivande hamnanvändarkommitté, **när den handlägger reklamationer eller tvister.**

tvister får det relevanta organ som utför oberoende tillsyn samråda med **de medlemmar i** den berörda hamnens rådgivande hamnanvändarkommitté **som berörs av klagomålet eller tvisten.**

Or. en

Motivering

Denna lydelse begränsar samråden till endast de parter som är inblandade i klagomålet eller tvisten.

Ändringsförslag 75

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. **Det oberoende tillsynsorganets** beslut ska ha bindande verkan, utan att detta påverkar möjligheten till rättslig prövning.

Ändringsförslag

8. **De beslut som fattas av det relevanta organ som utför den oberoende tillsynen** ska ha bindande verkan, utan att detta påverkar möjligheten till rättslig prövning.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd bör den nya lydelsen vara konsekvent i hela artikel 17.

Ändringsförslag 76

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. Medlemsstaterna ska senast den 1 juli **2015** meddela kommissionen **vilket organ som utsetts till oberoende tillsynsorgan** och därefter eventuella ändringar av detta. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra och uppdatera förteckningen över de oberoende **tillsynsorganen**.

Ändringsförslag

9. Medlemsstaterna ska senast den 1 juli **2018** meddela kommissionen **vilka mekanismer och förfaranden som har införts i förenlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel, och** därefter eventuella ändringar av detta. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra och uppdatera förteckningen över de **relevanta organ som**

utför den oberoende tillsynen.

Or. en

Motivering

Förordningen kommer troligtvis inte att träda i kraft förrän 2014–2015. Därför bör datumet i artikel 25 för när förordningen ska börja tillämpas ändras till 2018 (från 2015), så att medlemsstaterna kan göra de ändringar som krävs. Alla respektive datum har av konsekvensskäl ändrats från 2015 till 2018.

Ändringsförslag 77

**Förslag till förordning
Artikel 18**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 18

utgår

**Samarbete mellan oberoende
tillsynsorgan**

- 1. De oberoende tillsynsorganen ska informera varandra om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin praxis så att denna förordning kan genomföras på ett enhetligt sätt. I detta syfte ska de delta i och samarbeta inom ett nätverk som håller regelbundna möten åtminstone en gång om året. Kommission ska delta i, samordna och ge sitt stöd till nätverkets arbete.**
- 2. De oberoende tillsynsorganen ska utöva ett nära samarbete för att ömsesidigt bistå varandra i sina uppgifter, också med att genomföra de undersökningar som krävs för att hantera klagomål och tvister i fall som inbegriper hamnar i olika medlemsstater. I detta syfte ska de oberoende tillsynsorganen, efter en vederbörligt motiverad ansökan, förse varandra med de uppgifter som är nödvändiga för att organet ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning.**
- 3. Medlemsstaterna ska se till att det**

ansvariga tillsynsorganet förser kommission med de uppgifter som den behöver för att utföra sitt uppdrag. De uppgifter som kommissionen begär in ska stå i proportion till utförandet av uppgifterna.

4. Om det oberoende tillsynsorganet betraktar uppgifterna som förtroliga i enlighet med EU-regler eller nationella regler om affärssekretess, ska det andra tillsynsorganet och kommissionen säkerställa att deras förtroliga karaktär respekteras.

5. Med utgångspunkt i de fristående tillsynsorganens erfarenheter och verksamheten inom det nätverk som anges i punkt 1 samt för att säkerställa effektivt samarbete får kommissionen anta gemensamma principer om lämpliga sätt för utbyte av uppgifter mellan de oberoende tillsynsorganen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det undersökningsförfarande som avses i artikel 22.2.

Or. en

Motivering

Institutionaliserat samarbete mellan de olika organ som utför den oberoende tillsynen skulle medföra ökad byråkrati och ringa mervärde. Eftersom denna förordning kommer att vara direkt tillämplig i medlemsstaterna förefaller ett nätverk som ska säkerställa dess tillämpning överflödigt. Eftersom det kan finnas flera organ inom en medlemsstat är det tveksamt om ett sådant institutionaliserat nätverk skulle vara genomförbart. Det räcker med att man föreskriver samarbete om gränsöverskridande klagomål (artikel 17.4).

Ändringsförslag 78

Förslag till förordning Artikel 19 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att vända sig till en oberoende överklagandeinstans för att överklaga de

Ändringsförslag

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att vända sig till en oberoende överklagandeinstans för att överklaga de

beslut eller enskilda åtgärder som hamnledningen eller **det oberoende tillsynsorganet** fattat eller vidtagit i enlighet med denna förordning. Denna instans kan vara en domstol.

beslut eller enskilda åtgärder som hamnledningen eller **ett organ som har utsetts i enlighet med artikel 17** har fattat eller vidtagit i enlighet med denna förordning. Denna instans kan vara en domstol.

Or. en

Motivering

I syfte att undvika missförstånd bör man beakta den nya lydelsen i artikel 17.

Ändringsförslag 79

Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 1

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljdsregler som är tillämpliga på överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och ha avskräckande effekt. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om dessa påföljder senast den 1 juli **2015** och utan dröjsmål underrätta den om varje senare ändring som påverkar dem.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljdsregler som är tillämpliga på överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och ha avskräckande effekt. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om dessa påföljder senast den 1 juli **2018** och utan dröjsmål underrätta den om varje senare ändring som påverkar dem.

Or. en

Motivering

Förordningen kommer troligtvis inte att träda i kraft förrän 2014–2015. Därför bör datumet i artikel 25 för när förordningen ska börja tillämpas ändras till 2018 (från 2015), så att medlemsstaterna kan göra de ändringar som krävs. Alla respektive datum har av konsekvensskäl ändrats från 2015 till 2018.

Ändringsförslag 80

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 14 ska överföras på kommissionen för en ***begränsad tidsperiod***.

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 14 ska ges till kommissionen för en ***period av fem år från och med den ...*** *. ***Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.***

**** EUT: För in datum för denna förordnings ikraftträdande.***

Or. en

Motivering

Tidsperioden för delegeringen av befogenhet till kommissionen bör begränsas till en period av fem år, som kan förlängas om vissa villkor uppfylls, såsom utarbetandet av en rapport, och såvida inte parlamentet och rådet motsätter sig en förlängning. Detta ändringsförslag är en anpassning av texten till standardformuleringen för delegerade akter.

Ändringsförslag 81

**Förslag till förordning
Artikel 22**

Kommissionens förslag

Artikel 22

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. Om hänvisningar görs till denna punkt, ska artikel 5 i förordning (EU) nr

Ändringsförslag

utgår

Motivering

Artikel 22 om kommittéförfarande är överflödig, eftersom bestämmelsen om genomförandeakter i artikel 18 har strukits.

Ändringsförslag 82

**Förslag till förordning
Artikel 23**

Kommissionens förslag

Senast tre år efter ikraftträdandet av denna förordning ska kommissionen lägga fram en **rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och effekten** av denna förordning, som i tillämpliga fall ska åtföljas av lämpliga förslag.

Ändringsförslag

Två rapporter ska läggas fram för Europaparlamentet och rådet, och dessa ska ligga till grund för en utvärdering av tillämpningen och effekten av denna förordning. Senast tre år efter ikraftträdandet av denna förordning ska kommissionen lägga fram en ***delrapport, och senast sex år efter ikraftträdandet*** av denna förordning ***ska kommissionen lägga fram en rapport*** som i tillämpliga fall ska åtföljas av lämpliga förslag.

Motivering

Om en rapport, åtföljd av lämpliga förslag till ändringar av denna förordning, ska läggas fram endast tre år efter ikraftträdandet finns det inte tillräckligt med tid för att göra en ordentlig utvärdering av huruvida bestämmelserna i denna förordning har den effekt som önskas. Därför föreslås här att en halvtidsöversyn görs efter tre år, och att den slutliga rapporten (eventuellt åtföljd av nya förslag) läggs fram efter sex år.

Ändringsförslag 83

**Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. Hamntjänstekontrakt som slutits före ***[date of adoption of the Regulation]*** som

Ändringsförslag

2. Hamntjänstekontrakt som slutits före ...
* som inte uppfyller de villkor som

inte uppfyller de villkor som fastställs i punkt 1 ska fortsätta att gälla **tills** de löpt ut, dock inte efter den 1 juli **2025**.

fastställs i punkt 1 ska fortsätta att gälla **till dess att** de **har** löpt ut, dock inte efter den 1 juli **2023**.

*** EUT: För in datum för förordningens antagande.**

Or. en

Motivering

En övergångsperiod måste tillåtas, men denna period får inte vara alltför lång, eftersom tillämpningen av förordningen då inte kommer att säkerställa lika villkor.

Ändringsförslag 84

**Förslag till förordning
Artikel 25 – punkt 2**

Kommissionens förslag

Den ska tillämpas från och med den 1 juli **2015**.

Ändringsförslag

Den ska tillämpas från och med 1 juli **2018**.

Or. en

Motivering

Förordningen kommer troligtvis inte att träda i kraft förrän 2014–2015. Därför bör datumet i artikel 25 för när förordningen ska börja tillämpas ändras till 2018 (från 2015), så att medlemsstaterna kan göra de ändringar som krävs. Alla respektive datum har av konsekvensskäl ändrats från 2015 till 2018.

MOTIVERING

Bakgrund

Kommissionens förslag syftar till att bidra till ett TEN-T som fungerar på ett mer effektivt, sammanhängande och hållbart sätt genom inrättandet av en ram som förbättrar hamnars resultat och hjälper dem att klara av ändrade transport- och logistikkrav.

Huvudsyftet med förslaget är att modernisera hamntjänster och hamnverksamhet och att skapa ramvillkor för att attrahera investeringar i hamnar. I denna förordning strävar kommissionen efter att motverka svag konkurrens och eventuella marknadsmissbruk, i syfte att göra hamntjänsterna mer effektiva.

Lasthantering och passagerartjänster har undantagits från kapitel II om marknadstillträde. Dessa tjänster tillhandahålls ofta med koncessionskontrakt och faller därmed inom tillämpningsområdet för direktivet om tilldelning av koncessioner. Därför ska denna förordning behandlas i kombination med direktiv .../... (koncessioner).

En grundläggande förutsättning för sund konkurrens mellan hamnar på lika villkor är en tydlig ram för regler för statligt stöd. Kommissionen arbetar för närvarande med att modernisera statligt stöd i fråga om finansieringen av infrastruktur, och kommer att anta riktlinjer, troligtvis i början av 2014.

Detta förslag är i linje med andra viktiga EU-politikområden och mål såsom vitboken om transport, Fonden för ett sammanlänkat Europa och Blue Belt-initiativet.

Denna förordning kommer att vara tillämplig på alla kusthamnar i riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet. Kommissionen menar att förordningen inte kommer att innebära en större arbetsbörda för de hamnar som redan fungerar bra, men att den skapar förutsättningar för övriga hamnar att ta itu med sina strukturella utmaningar.

Föredragandens ståndpunkt

Föredraganden stöder kommissionens förslag på många aspekter, men han vill föreslå ett antal ändringsförslag som syftar till att förbättra förslaget.

I syfte att undvika missförstånd har föredraganden ändrat alla hänvisningar från ”hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet” till ”**kusthamnarna** inom det transeuropeiska transportnätet”, vilket är det korrekta tillämpningsområdet för denna förordning. Det är värt att notera att medlemsstaterna också på frivillig basis kan besluta att göra förordningen tillämplig på andra hamnar, som inte nödvändigtvis är inkluderade i riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet.

Hänvisningen till ”muddring” har strukits från förordningen, eftersom föredraganden stöder åsikten att detta inte är en tjänst som erbjuds direkt till användaren. Det är snarare ett sätt att garantera tillträde till hamnen, vanligtvis i form av underhållsmuddring, vilket kan jämföras

med isbrytning. Därför bör hamnledningen fritt kunna bestämma hur muddringen ska skötas, och denna verksamhet ska inte falla inom denna förordnings tillämpningsområde.

Sociala bestämmelser för regleringen av arbetskraft i hamnar har inte tagits med i denna förordning, utan har i stället flyttats till den sektorsvisa dialogen mellan arbetsmarknadens parter, som inleddes den 19 juni 2013. Föredraganden anser dock att nationella socialskyddsnormer måste läggas till förteckningen över minimikriterier. Dessutom bör den behöriga myndigheten stärka arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag eller verksamhet.

Utöver utrymmesbrist i hamnen och vid skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster anser föredraganden att utrymmesbrist på vattnet och storleken av marknaden också bör beaktas som giltiga skäl för att begränsa antalet tjänsteleverantörer, för att man ska kunna beakta hamnars olika storlek och geografiska särdrag. Om antalet tjänsteleverantörer måste begränsas för att en trygg, säker och miljövänlig hamnverksamhet ska kunna garanteras, bör hamnledningen kunna fatta beslut om detta.

Föredraganden anser att även lotsning bör undantas från bestämmelserna i kapitel II i denna förordning, på grund av denna tjänsts stora betydelse för en trygg och säker hamnverksamhet. Medlemsstaterna bör kunna besluta om hur den ska organiseras, och det behöver inte vara i överensstämmelse med de nya reglerna om marknadstillträde.

I fråga om infrastrukturavgifter har föredraganden ändrat förslaget på ett sätt som möjliggör för hamnarna att fastställa avgifterna självständigt och i enlighet med deras företagsstrategi. I detta syfte begränsar han kommissionens befogenhet att anta delegerade akter till främjandet av miljövänlig sjöfart. Dessutom utökas utrymmet för handelsförhandlingar mellan hamnledningen och hamnens användare enligt vissa huvudprinciper.

Kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör begränsas helt till klassificeringen av fartyg och bränslen. Kommissionen bör beakta Environmental Ship Index (ESI) och de framsteg som har gjorts inom ramen för World Ports Climate Initiative (WPCI), så att den gemensamma klassificeringen av fartyg och bränslen är i linje med internationella standarder. Klassificeringslistorna bör endast ligga till grund för beviljande av prisvariationer, men bör inte påverka hamnledningens befogenhet att självständigt fastställa avgiftsnivån, i enlighet med gällande bestämmelser.

Föredraganden stöder idén om samråd med hamnanvändarna. Så fungerar det dock redan i många hamnar. Därför bör man undvika en ordning som ska fungera för alla, och olika arrangemang bör vara möjliga under förutsättning att alla användare kan delta i tillräckligt stor utsträckning i samråden.

Föredraganden föredrar ”oberoende tillsyn” framför ”det oberoende tillsynsorganet”, eftersom betoningen flyttas från inrättandet av organet till den uppgift som detta organ ska utföra. Genom sina ändringsförslag klargör han att befintliga organ i tillämpliga fall kan fortsätta att fullgöra denna roll utan några ytterligare byråkratiska bördor.

För att få till stånd en realistisk tidsplan, och samtidigt beakta vikten av en snabb tillämpning, har föredraganden ändrat datumet för när denna förordning ska träda i kraft till den 1 juli

2018.

Slutligen har föredraganden förbättrat de aspekter i kommissionens förslag som han stöder. Med sina ändringsförslag betonar han betydelsen av att hamnledningen är oberoende, så att den kan agera i enlighet med sin ekonomiska strategi, samtidigt som vissa huvudprinciper måste respekteras. Dessutom undviker föredraganden en ökad administrativ börda i samband med tillämpningen av denna förordning. Resultatet bör vara en förordning som skapar rättslig förutsebarhet för hamnarna och bidrar till det transeuropeiska transportnätets framgång.