

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0410/2005

15.12.2005

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas
(KOM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Georg Jarzembowski

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete hääleteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
BEGRÜNDUNG.....6	6
TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS18	18
SISETURU- JA TARBIJAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS21	21
MENETLUS26	26

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

**ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu
kohta sadamateenuste valdkonnas
(KOM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))**

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2004)0654)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artikli 80 lõiget 2, mille alusel komisjon Euroopa Parlamendile ettepaneku esitas (C6-0147/2004);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ja tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon arvamusi (A6-0410/2005);
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui ta kavatseb seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

¹ ELT C ... / ELTs seni avaldamata.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Der vorliegende Richtlinienvorschlag über den Zugang zum Markt für Hafendienste verfolgt die Zielsetzungen, die durch den EU-Vertrag garantierten Grundfreiheiten und die durch den EU-Vertrag statuierten Wettbewerbsregeln im einzelnen Seehafen sowie zwischen den Seehäfen zu verwirklichen und dadurch auch die Effizienz der Seehäfen zu steigern. Die Seehäfen sind als komplexe Knotenpunkte – für verschiedene Verkehrsträger und mit verschiedenen Akteuren sowohl staatlicher als auch privater Natur – von besonderer Bedeutung für die Funktionsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie für den Binnen- und Außenhandel der Union.

I. Gesetzgebungsverfahren über den Kommissionsvorschlag aus dem Jahr 2001

Der vorliegende Richtlinienvorschlag folgt einem ersten Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste, den die Kommission am 13. Februar 2001 im Rahmen der Mitteilung „Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr“ (das so genannte „Hafenpaket“)¹ vorgelegt hatte. Dieser damalige Richtlinienvorschlag enthielt allerdings noch keine Regelungen für den Wettbewerb zwischen den Häfen, die erst im Gesetzgebungsverfahren vom Europäischen Parlament vorgeschlagen und durchgesetzt worden sind.

Der damalige Richtlinienvorschlag ist in zwei Lesungen und einem anschließenden Vermittlungsverfahren von Parlament und Rat kontrovers und engagiert beraten worden. In keiner Phase des Gesetzgebungsverfahrens bestritten Parlament und Rat die Erforderlichkeit der Richtlinie, sondern vertraten nur unterschiedliche Auffassungen insb. zu den folgenden Punkten: Anwendbarkeit auch für die Lotsendienste, Genehmigungsvorbehalt für die Hafendienste, Geltungsdauer der Genehmigungen, Ausgleichszahlungen für vorherige Diensteanbieter, Selbstabfertigung, Übergangsmaßnahmen sowie Transparenzregelungen für den Wettbewerb zwischen den Seehäfen.

Am 29. September 2003 einigten sich schließlich im Vermittlungsausschuss die Vertreter des Parlaments (mit knapper Mehrheit) und des Rates (einvernehmlich) im Kompromisswege auf einen gemeinsamen Entwurf für die Richtlinie². Hauptpunkte der Einigung waren

¹ Mitteilung „Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr“ und Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste - KOM/2001/0035 endg. - COD 2001/0047

² Gemeinsamer Entwurf 3670/2003 - C5-0461/2003 sowie Bericht über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste - Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss - A5-0364/2003.

- Genehmigungsvorbehalt: Das Parlament akzeptierte, dass es den Mitgliedstaaten überlassen werden sollte, ob sie einen obligatorischen Genehmigungsvorbehalt vorschreiben.
- Selbstabfertigung: Der Rat akzeptierte, dass Selbstabfertigung nur in Fällen erlaubt sein sollte, in denen Linienreedereien ihr eigenes seemännisches Personal einsetzen.
- Lotsendienste: Das Parlament akzeptierte, dass das Lotsenwesen im Geltungsbereich der Richtlinie verbleibt, wobei dessen besondere Bedeutung für die Seeverkehrssicherheit und für den Schutz der Umwelt betont wurde.
- Wettbewerb zwischen Häfen und Transparenz der finanziellen Beziehungen: Der Rat akzeptierte die Erweiterung der Ziele der Richtlinie um diese Gesichtspunkte.
- Art und Dauer von Genehmigungen und Übergangsmaßnahmen sowie Ausgleichszahlungen an vorherige Anbieter: Auch zu diesen Punkten wurde eine Einigung erzielt.

Auf seiner Plenartagung am 20. November 2003 verwarf aber das Parlament diesen Kompromiss mit knapper Mehrheit (209 Stimmen dafür, 229 Stimmen dagegen, 16 Enthaltungen). Damit war das erste Gesetzgebungsverfahren unwiderruflich beendet.

II. Neuer Kommissionsvorschlag aus dem Jahr 2004

Am 13. Oktober 2004 legte die Kommission den vorliegenden Richtlinienvorschlag über den Zugang zum Markt für Hafendienste vor, der in seinen wesentlichen Strukturen und Regelungen mit dem Kompromissentwurf aus dem vorangegangenen Vermittlungsverfahren identisch ist. Die Kommission unterstreicht, ein gemeinschaftlicher Rechtsrahmen sei nach wie vor erforderlich und die meisten der Argumente und Überlegungen zum alten Vorschlag von 2001 hätten auch heute noch Gültigkeit.

Allerdings weicht der neue Kommissionsvorschlag in wichtigen Einzelfragen vom Vermittlungsentwurf ab, so z.B. hinsichtlich eines nunmehr obligatorischen Genehmigungsvorbehalts für alle Hafendienste, kürzerer Geltungsdauern für die Genehmigungen, einer nur noch rudimentären Regelung für Ausgleichszahlungen an vorherige Diensteanbieter, der Erweiterung der Selbstabfertigung auf neue Tatbestände sowie des faktischen Verzichts von Übergangsregelungen für bisherige Diensteanbieter.

III. Beratungen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Es ist vom Anfang an die Absicht Ihres Berichterstatters gewesen, dem Ausschuss die Möglichkeit zu geben, den Vorschlag der Kommission so ausgiebig wie möglich zu prüfen und seine verschiedenen Aspekte gründlich zu diskutieren.

1. Arbeitsdokument

Zur Vorbereitung der Ausschussberatungen legte Ihr Berichterstatter dem Ausschuss zunächst

ein Arbeitsdokument¹ vor, in dem die wichtigsten Fragen zum Kommissionsvorschlag aufgeworfen wurden. Im Rahmen einer ersten ausführlichen Debatte konnten dann die Mitglieder des Ausschusses über die kontroversen Punkte des Vorschlags informiert werden.

2. Anhörungsverfahren

Auf Vorschlag Ihres Berichterstatters wurde vom Ausschuss am 14. Juni 2005 im Europäischen Parlament eine öffentliche Anhörung organisiert, zu der Vertreter aller vom Vorschlag betroffenen Organisationen eingeladen wurden, um insb. zu den Fragen, die im Arbeitsdokument aufgeworfen wurden, Stellung zu nehmen.

An der Anhörung nahmen Vertreter folgender Organisationen teil:

- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- European Freight Forwarders (CLECAT)
- European Maritime Pilots' Association (EMPA)
- European Boatmen's Association (EBA)
- European Tugowners' Association (ETA)
- European Shippers Council (ESC)
- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Transportworkers Federation (ETF).

IV. Stellungnahme des Berichterstatters zum Kommissionsvorschlag

Aufgrund der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr sowie aufgrund von Verhandlungen mit Mitgliedern anderer Fraktionen über Kompromissänderungsanträge hat Ihr Berichterstatter zu dem Kommissionsvorschlag mit wesentlichen strukturellen Änderungen wie folgt Stellung genommen.

1. Regelungen für Wettbewerb zwischen den Häfen

Die Erforderlichkeit Europäischer Regelungen für Transparenzregeln sowie Beihilfeleitlinien zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen der Union ist von allen Seiten einvernehmlich anerkannt worden.

Aus diesem Grund sowie aufgrund der eigenen Bewertung wird die Erforderlichkeit dieser Regelungen eindeutig bejaht und wurde keine wesentliche Änderung zu den Einzelschriften vorgelegt. Aufgrund seiner großen Bedeutung wurde vorgeschlagen, diesen Regelungskomplex der Herstellung fairer und transparenter Wettbewerbsbedingungen in die Zielsetzung der Richtlinie *expressis verbis* aufzunehmen und den Titel der Richtlinie in "Richtlinie über Seehäfen" zu verändern.

2. Regelungen für Wettbewerb und Marktzugang im einzelnen Hafen

¹ Arbeitsdokument PE 355.765.

Die Erforderlichkeit Europäischer Regelungen für den Marktzugang für Hafendienste wird - je nach ihrer Interessenlage - von den Nutzern der Hafendienste wie Reeder, Spediteure und verladender Wirtschaft bejaht und von den Anbietern von Hafendiensten wie Umschlagsunternehmen und Gewerkschaften verneint. Doch selbst der Europäische Hafenverband (ESPO) war mit einer Regelung über den Marktzugang als solcher einverstanden, sofern die Inhalte aus ihrer Sicht sachgerecht geregelt würden.

Unter Abwägung der Interessen der betroffenen Wirtschafts- und Gewerkschaftskreise ist Ihr Berichterstatter im übergeordneten Interesse der Union - Wachstum und Arbeitsplätze sowie fairer Wettbewerb auch im einzelnen Hafen - der Überzeugung, dass Europäische Regelungen auch für den Marktzugang für Hafendienste im einzelnen Hafen zwingend erforderlich sind. Diese grundsätzliche Position ist bereits bei dem vorangegangenen Gesetzgebungsverfahren einheitlich von Kommission, Parlament und Rat vertreten worden¹.

Zu den Einzelregelungen des Kommissionsvorschlages über den Marktzugang haben die Anhörung und die weiteren Gespräche ergeben, dass viele Regelungen des Entwurfes des Vermittlungsverfahrens des vorangegangenen Gesetzgebungsverfahrens² sachlich für alle Seiten bessere Lösungen enthalten haben. Daher schlug Ihr Berichterstatter insb. die Übernahme dieser Vorschriften in folgenden Bereichen vor:

- Überlassung des Genehmigungsvorbehaltes an die Mitgliedsstaaten gemäß des Grundsatzes der Subsidiarität, wobei allerdings durch einen Kompromissänderungsantrag herausgestellt wurde, dass die Diensteanbieter in jedem Fall eines Vertrages mit der zuständigen Stelle bedürften, der die Bedingungen für eine Genehmigung erfüllt
- längere Geltungsdauern der Genehmigungen
- klare Definition des Auswahlverfahrens bei der Begrenzung der Zahl der Anbieter von Hafendiensten, wobei allerdings durch einen Kompromissänderungsantrag herausgestellt wurde, dass ein Auswahlverfahren in jedem Fall dann stattfinden müsse, wenn ein Diensteanbieter entweder direkt oder indirekt eine staatliche Beihilfe erhält oder erhalten wird
- eine eigenständige - und mittels eines Kompromissänderungsantrages erweiterte - Regelung über Ausgleichszahlungen
- eigenständige Regelung für längerfristige Übergangsmaßnahmen.

Der Hinweis der Festmacher- und Schlepperorganisationen, dass neben den Lotsendiensten auch ihre Tätigkeiten für die Sicherheit des See- und Hafenverkehrs von besonderer Bedeutung sind, ist von Ihrem Berichterstatter durch die vorgeschlagenen Änderungen der

¹ So auch die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union auf den Sitzungen des Europäischen Rates am 15./16. März 2002 (Nummer 38 der Schlussfolgerungen) und am 21./22. März 2003 (Nummer 29 der Schlussfolgerungen).

² Gemeinsamer Entwurf 3670/2003 - C5-0461/2003 sowie Bericht über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste - Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss - A5-0364/2003.

Erwägung 38 und des Artikels 14 aufgenommen worden. Der Forderung der Lotsen, ihre Tätigkeit aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie herauszunehmen, hat Ihr Berichterstatter nicht folgen können, da die Lotsendienste von zentraler Bedeutung für den See- und Hafenverkehr sind und die Besonderheiten der Lotsendienste bereits in Artikel 14 sachgerecht geregelt werden (so auch die mehrheitlich vertretene Auffassung der am Anhörungsverfahren beteiligten europäischen Organisationen).

Zur Europäischen Regelung der Selbstabfertigung ist der Berichterstatter insb. nach den übereinstimmenden Stellungnahmen des Europäischen Hafenverbandes und des Europäischen Reederverbandes zu der Überzeugung gelangt, dass diese sachlich nicht erforderlich ist. Insofern wurde vorgeschlagen, den Artikel 13 sowie die entsprechenden Passagen hierzu zu streichen. Allerdings wurde gleichzeitig in einem Erwägungsgrund die Klarstellung vorgeschlagen, dass die Regelung der Selbstabfertigung den Mitgliedsstaaten überlassen bleibe.

Aufgrund der Verhandlungen über Kompromisse unter Mitgliedern des Verkehrsausschusses wurde ferner vorgeschlagen, dass die Artikel 7 bis 12 des Richtlinienvorschlages - insb. also die Pflicht zur Ausschreibung - nicht gelten sollten

- a. für Diensteanbieter, die Zugang zum Markt durch den Erwerb von Eigentumsrechten oder eines vergleichbaren Rechtsanspruchs an einem Grundstück in einem Hafen erhalten haben oder erhalten, sofern diese Eigentumsrechte bzw. Rechtsansprüche allgemein zugänglich sind und der Erwerber nicht in den Genuss staatlicher Beihilfen zur Finanzierung des Erwerbs im Sinne der Bestimmungen des Vertrags kommt, sowie
- b. in den Fällen, in denen auf ein ausreichend begründetes Ersuchen eines Mitgliedsstaates hin die Europäische Kommission entscheidet, dass wettbewerbswidrige staatliche Beihilfen gewährt oder andere diskriminierende Maßnahmen von Nicht-EU-Mitgliedsstaaten zugunsten von Häfen im relevanten Markt gewährt werden.

Ferner wurde zusätzlich vorgeschlagen, dass die Richtlinie nicht für Seehäfen oder Teile von Seehäfen gelten sollte, die ausschließlich speziellen Zwecken wie zum Beispiel der Ölanlandung dienen.

Schließlich wurde aufgrund der Verhandlungen über Kompromisse unter Mitgliedern des Verkehrsausschusses durch mehrere Änderungsanträge die Bedeutung und Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens gestärkt.

V. Abstimmung im Verkehrsausschuss

In seiner Sitzung vom 22. November 2005 traf der Verkehrsausschuss folgende Entscheidungen:

1. Die Änderungsanträge, die auf eine Zurückweisung des Kommissionsvorschlages hinausliefen, wurden mit Mehrheit abgelehnt (22 Stimmen dafür, 26 Stimmen dagegen bei 1 Enthaltung).
2. Die anliegenden 13 Kompromissänderungsanträge (außer dem Buchstabe b im ersten Antrag) sowie zahlreiche weitere Anträge wurden mit Mehrheit angenommen.
3. Die Schlussabstimmung über den so geänderten Bericht fand keine Mehrheit (23 Stimmen dafür, 24 Stimmen dagegen bei 2 Enthaltungen).

4. Die Legislative Entschließung ("billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung") wurde mit Mehrheit angenommen (26 Stimmen dafür, 24 Stimmen dagegen bei keiner Enthaltung).

Aufgrund dieser Abstimmungsergebnisse enthält dieser Bericht nicht die 56 einzeln angenommenen Änderungsanträge. Daher muss es den Fraktionen überlassen bleiben, durch das Einreichen von Anträgen die Alternativen für die Beratung und die Abstimmung im Plenum über den Kommissionsvorschlag zu schaffen.

Anhang: 13 Kompromissänderungsanträge.

Compromise 1

Article 2, paragraph 3 b (new)

3 b. The articles 7 to 12 of this directive shall not apply

a. to service providers who gained or are gaining access to the market through the acquisition of a right of ownership or an equivalent title of land within a port provided that such a right or title is generally available and that the acquirer does not benefit from State aid within the meaning of the Treaty for the financing of the acquisition and/or

b. in cases where on a sufficiently justified request of a Member State the European Commission decides that anti-competitive state aid are given or other discriminatory measures are taken by non EU Member States in favour of ports in the relevant geographical market.

Compromise 2

Article 3, paragraph 5

5. "managing body of the port" or "port authority" (hereinafter referred to as "managing body of the port") means a body which, whether or not in conjunction with other activities, has as its objective and responsibility under national law or regulations the administration and management of the port infrastructures, and the coordination and, where appropriate, the control of the activities of the operators present in the port or port system concerned. It may consist of several separate bodies or be responsible for more than one port. The managing body of the port shall also act as the competent authority for services provided on maritime access routes to and from the port, unless Member States appoint a different competent authority;

Compromise 3

Article 3, paragraph 12

12. "authorisation" means any permission from the competent authority, including a licence or

a contract, allowing a natural or legal person to provide one or more categories of port services; whereby a contract means any agreement, whether a lease or a concession, concluded between the competent authority and a natural or legal person;

Compromise 4

Article 3, paragraph 13

13. "limitation of the number of providers" means a situation in which the competent authority is limiting the number of providers for port services for reasons of available space or capacity, maritime safety, security or port development policy. The situation whereby the competent authority, if appropriate, determines the range of commercial activities to be carried out in the port or parts of the port, in particular the categories of cargo to be handled, and the allocation of port space or capacity to such activities, pursuant to the published development policy of the port, does not constitute a "limitation of the number of providers".

Compromise 5

Article 7

General principles on market access for service providers

1. Member States may ensure that the competent authority shall require that a provider of port service operations obtains prior authorisation under the conditions set out in paragraphs 2 to 4. Service providers need in any case a contract that has to fulfil these conditions. Authorisation shall be deemed granted to service providers selected under Article 8.

2. The criteria for the granting of authorisations by the competent authority must be transparent, non-discriminatory, objective, relevant and proportional. Apart from any commercial elements involved, the criteria shall only relate, where applicable, to: the professional qualifications of the service provider and of his personnel, an adequate business plan containing clear commitments related to the provision of the service, his sound financial situation and sufficient insurance cover, maritime safety or the safety and security of the port or access to it, its installations, equipment and persons, compliance with employment and social rules, including those laid down in collective agreements, provided that they are compatible with Community law, in any case, those minimal rules set out in European social law will be respected, compliance with relevant local, national and international requirements in the field of safety, security and environment, the development and investment policy of the port.

The authorisation may also include public service requirements relating to safety, regularity, continuity, quality and price and the conditions under which the service may be provided.

3. Criteria referred to in paragraph 2 shall be made public and providers as well as candidate-providers of port services shall be informed in advance of the procedure for obtaining the authorisation. This requirement shall apply equally where an authorisation links the provision of service to an investment in immovable assets.

4. Member States may adopt rules on access to the occupation and on the certificates of competence to be acquired by examination.

Additionally, where the required technical professional qualifications include specific local knowledge or experience of local conditions, Member States shall ensure that there exists adequate access to the requisite information and to relevant training for applicant service providers under transparent and non-discriminatory conditions, and where appropriate, against payment.

5. The provider of port services carrying out the service covered by the authorisation shall have the right to employ personnel of his own choice provided that he fulfils the criteria laid down in accordance with paragraph 2 and with the legislation of the Member State in which the service provider is providing the services in question, provided that such legislation is compatible with Community law.

6. The competent authority shall vary or revoke an authorisation where, in a substantial manner, the criteria referred to in paragraph 2 are not, or no longer complied with, or where the Member State's social legislation is not or is no longer complied with.

Compromise 6

Article 8

Selection procedure

1. Where the number of providers of port services has to be limited by the competent authority for reasons of available space or capacity, maritime safety, security or port development policy, a selection procedure shall take place in accordance with the following principles. A selection procedure shall in any case take place if a service provider receives or will receive, either directly or indirectly, State aid within the meaning of the Treaty. The selection procedure must be transparent and objective and be based on proportional, non-discriminatory and relevant criteria.

2. Member States shall ensure that in the case of a limitation of the number of providers, the competent authority must:

- (a) inform interested parties of the category or categories of port services and, where appropriate, the specific part of the port to which the restrictions apply as well as the reasons for such restrictions;
- (b) allow the highest number of service providers appropriate under the circumstances.

3. The competent authority may, if appropriate, determine the range of commercial activities to be carried out in the port or parts of the port, in particular the categories of cargo to be handled, and the allocation of port space or capacity to such activities, pursuant to the published development policy of the port, without this constituting a limitation of the number of providers.

4. Where the competent authority deciding on limitations in relation to one or more port

services in a specific port is itself a provider of the same or a similar service or services or has direct or indirect control over a provider of the same or a similar service or services in that port, Member States shall without any delay designate a different and independent competent authority to decide on any appeal or complaint against the actions and decisions of the managing body of the port in relation to third service providers.

5. The competent authority shall make public, for the general information of the sectors concerned in the Community, an invitation to interested parties to participate in the selection process.

This publication shall be made in the Official Journal of the European Union for authorisations concerning Article 12(2)(b) and for all other authorisations in any appropriate manner which makes the necessary information available in a timely way to any person interested in the process.

6. The competent authority shall ensure that full documentation is communicated to interested parties requesting it. The documentation given to potential providers shall include at least the following elements:

authorisation criteria adopted in accordance with Article 7(2) as well as selection criteria; award criteria that define the grounds on which the authority will make its choice from among the proposals meeting the selection criteria; regulatory and organisational conditions for the provision of the service, including the requirements that the authorisation will cover and identifying any tangible and intangible assets to be placed at the disposal of the selected service provider together with the relevant terms and applicable rules; penalties and the terms governing cancellation in the event of non-compliance; and the authorisation period.

7. The procedure shall provide for an interval of at least 52 days between the dispatch of the call for proposals and the latest date for receiving them.

8. For each procedure, the competent authority shall make public the decision resulting from the selection procedure.

9. Where as a result of a selection procedure no suitable service provider could be found for a specific port service, the managing body of the port may, under the conditions of Article 19, reserve the provision of this service for itself for a period, which may not exceed five years, following which a new selection procedure for granting an authorisation shall be launched. The managing body of the port shall be compensated by the newly selected service provider for all relevant investments it made during this period, which has not yet been fully amortised and which the newly selected service provider takes over, taking into account the overall economic balance of the service provided during the previous period, according to clear and pre-established criteria.

Compromise 7

Article 9

Compensation

Member States shall enact provisions whereby newly authorised service providers are required to pay compensation to the former service provider, corresponding to the fair market value of the former service provider's port undertaking, or at least to the current market value of the immovable assets and the comparable movable capital assets, if this is higher than the market value of the undertaking. If the newly authorised service provider takes on none or only some of the previous service provider's personnel, he shall participate in the costs of the social plan of the previous service provider. Article 15(3) shall apply *mutatis mutandis*.

Compromise 8

Article 10

Transitional measures

1. This Article shall apply to any authorisation in existence on the date on which this Directive enters into force.
2. Where the number of providers of port services in a port is not limited pursuant to Article 8, existing authorisations may remain in force unchanged until such time as the number becomes limited.
3. Where the number of providers of port services in a port is limited, existing authorisations may remain in force unchanged until they expire, but within the periods provided for in Article 12 reckoned from the date of transposition of this Directive.

Where the number of providers of port services in a port becomes limited after the date of entry into force of this Directive, existing authorisations may remain in force unchanged until they expire, but within the periods provided for in Article 12 reckoned from the date of appearance of such limitation.

4. The competent authority shall, within a period of one year following transposition of the Directive, complete an assessment of all existing authorisations within the port and on the maritime access routes under its jurisdiction.

Compromise 9

Article 11 paragraph 4

Technical-nautical services as defined in Article 3 paragraph 6 are excluded from the provisions of this article for reasons of port security and safety and public service requirements.

Compromise 10

Article 12

Duration

Authorisations shall be granted and concluded for a limited but renewable period of time which is in proportion to the investments made by the service providers, allowing a normal return on these investments. The following maximum durations shall apply:

1. In cases where no investments which are considered significant by the competent authority in order to carry out the provision of services are involved, the maximum duration of its authorisation shall be 10 years.

2. In cases where investments which are considered significant by the competent authority involve:

(a) movable assets, the maximum period shall be 15 years;

(b) immovable assets and comparable movable capital assets, such as container bridges, ship-to-shore gantry cranes and bridge unloaders, the maximum period shall be 36 years, irrespective of whether or not their ownership will revert to the managing body of the port.

If the investments made by the service provider include both movable and immovable assets, the maximum period shall be the longer of the maximum periods considered.

3. Member States may establish a procedure which allows a service provider who intends to make or irrevocably contract for significant investments in immovable assets during the last 10 years before the end of the existing authorisation and can demonstrate that these investments will lead to an improvement in the overall efficiency of the service concerned, to request the competent authority to launch a selection procedure in accordance with Article 8 for a new authorisation before the authorisation in question expires or to extend the existing authorisation for a period of 10 years once during the last 10 years of validity of the authorisation.

4. Competent authorities shall make public, for the general information of the sectors concerned in the Community the authorisations which are going to expire, at least one year before their date of expiry.

Compromise 11

Article 14

Technical-nautical services

1. With regard to the technical-nautical services, Member States may submit the granting of the authorisation referred to in Article 7 to particularly strict criteria relating to maritime safety and public service requirements.

2. The competent authorities may also recognise the compulsory nature of pilotage and prescribe such organisational rules for the service as they deem appropriate for reasons of safety and of public service requirements, including, when the circumstances in a port or a

group of ports and/or its access so require, the possibility of reserving for themselves the service in question or assigning it, directly if appropriate, to a single provider. In particular they may require that such service be provided by competent persons meeting equitable and non-discriminatory conditions laid down in national law.

Where exemption from compulsory pilotage or the exemption of certain categories of vessel from compulsory pilotage, possibly through pilotage exemption certificates, is subject to special authorisation, the conditions for this authorisation must be appropriate, objective, transparent and non-discriminatory, taking account of the various special conditions and constraints of the different ports on the basis of which the authorisations are given.

3. Member States shall report to the Commission no later than five years following the entry into force of this Directive on measures to improve the effectiveness of technical-nautical services.

Compromise 12

Article 17

Transparency of State funding

The Commission shall draw up, no later than one month from the date of the entry into force of this Directive, common guidelines for funding given to ports by Member States or out of public funds and shall indicate which funding to ports is compatible with the internal market.

The guidelines shall be subject to evaluation 3 years after entry into force of this directive.

Compromise 13

Recital 34

Regulation of self-handling should be left to national rules and arrangements. In cases where a Member State has already thought fit or thinks fit to authorise it, self-handling should not serve to undermine the degree of protection afforded under the rules on health and safety at work or lower the standard of worker training.

19.9.2005

TÖÖHÕIVE- JA SOTSIAALKOMISJONI ARVAMUS

Transpordi- ja turismikomisjonile

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas
(KOM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD))

Arvamuse koostaja: Stephen Hughes

MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööhõive- ja sotsiaalkomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil, soovitada direktiivi ettepaneku tagasilükkamist ning kutsuda komisjoni üles esitama direktiivi ettepanekut vastavalt Euroopa Parlamendi kodukorra artiklile 39 sadamatevahelise läbipaistvuse ja võrdsete turutingimuste kohta.

Begründung

Die Europäische Kommission macht nicht deutlich, dass es einen unzureichenden Zugang zum Markt für Hafendienste gibt. Der Vorschlag der Kommission untergräbt die einzelstaatlichen Regelungen und führt zu einer größeren Rechtsunsicherheit für alle Betroffenen. Der Vorschlag wird nicht zu faireren Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen führen.

Außerdem legt die Kommission diesen neuen Vorschlag für eine Richtlinie über Hafendienste erneut vor, ohne die Gründe in Betracht zu ziehen, wegen derer das Parlament am 20. November 2003 das Ergebnis des Vermittlungsausschusses betreffend den früheren Vorschlag der Kommission abgelehnt hat. Das Parlament hatte ernste Bedenken in Bezug auf die möglichen sozialen und ökologischen Auswirkungen der Vorschläge für die Selbstabfertigung und die Lotsendienste geäußert. Da die Kommission diese Bedenken nicht in Betracht gezogen und keine Anhörung der wichtigsten Beteiligten organisiert hat, schlagen wir vor, diesen neuen Vorschlag abzulehnen und der Kommission damit ein klares Signal zu geben, dass eine ernsthafte Anhörung aller Beteiligten organisiert werden muss, bevor ein Vorschlag angenommen wird.

Wie dies vom Europäischen Parlament bereits gefordert wurde, sollte im Mittelpunkt der Richtlinie als Hauptziel vor allem der Wettbewerb zwischen den Häfen und nicht innerhalb der Häfen stehen.

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas
Viited	KOM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD)
Vastutav komisjon	TRAN
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	EMPL 1.12.2004
Tõhustatud koostöö	
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Stephen Hughes 15.3.2005
Arutamine komisjonis	14.6.2005 12.7.2005 14.9.2005
Ettepanekute vastuvõtmise kuupäev	15.9.2005
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 18 vastu: 10 erapooletuid: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Jan Andersson, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnich, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Proinsias De Rossa, Harald Ettl, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Stephen Hughes, Karin Jöns, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Mario Mantovani, Ana Mato Adrover, Ria Oomen-Ruijten und Anne Van Lancker
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Mihael Brejc, Udo Bullmann, Gintaras Didžiokas, Marian Harkin, Leopold Józef Rutowicz, Elisabeth Schroedter, Marc Tarabella und Georgios Toussas
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)	Vittorio Agnoletto, Bairbre de Brún, Eva Lichtenberger und Erik Meijer

16.9.2005

SISETURU- JA TARBIJAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS

Transpordi- ja turismikomisjonile

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas
(KOM(2004)0654 - C6-0147/2004 -2004/0240(COD))

Arvamuse koostaja: Eva-Britt Svensson

BEGRÜNDUNG

Die Verfasserin der Stellungnahme empfiehlt die Ablehnung/Zurücküberweisung des Vorschlags der Kommission für eine Richtlinie über den Zugang zum Markt für Hafendienste. *Das zentrale Argument ist, dass das Ziel der Kommission mit dem vorliegenden Vorschlag nicht erreicht wird.* Außerdem hat sich eine ziemlich einmalig Situation bezogen auf den Widerstand gegen die Hafenrichtlinie herausgebildet. Der Widerstand/Skeptizismus geht sowohl durch alle politischen Richtungen als auch durch die von der Richtlinie berührten verschiedenen Parteien: von der ESPO zum IDC bis hin zum FEPOR¹. Die Verfasserin der Stellungnahme möchte, wie auch der Verfasser der Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, Herr Stephen Hughes, ihre Enttäuschung darüber zum Ausdruck bringen, dass der neue Vorschlag der Kommission im Wesentlichen auf den abgelehnten Text des Vermittlungsausschusses aufbaut und der Vorschlag außerdem ohne sozialen Dialog ausgearbeitet wurde, was gegen Artikel 136, 138 und 140 der EU-Vertrags verstößt. Es muss ferner unbedingt darauf hingewiesen werden, dass die Kommissionen so schnell nach der Ablehnung des vorherigen Textes mit einem neuem Vorschlag aufwartet. Das demokratische Verfahren ist dem Risiko ausgesetzt ausgehöhlt zu werden, wenn ein abgelehnter Vorschlag nur mit einem neuen Äußeren wieder eingereicht wird. Die Kommission behauptet "ein Bedarf in der EU erkannt zu haben" und daher der Vorschlag über den Zugang zum Markt für Hafendienste. Dieser "Bedarf" wird von der Verfasserin der Stellungnahme sehr in Frage gestellt und die Argumentation für die Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz muss in den folgenden drei Bereichen geführt werden:

Liberalisierung, gemeinschaftlicher Rechtsrahmen und Arbeitsrecht.

¹ ESPO: "Vereinigung der europäischen Seehäfen", IDC: "Internationaler Rat der Hafenarbeiter", FEPOR: "Europäischer Verband der privaten Hafenbetreiber".

1. Liberalisierung

Wettbewerb als zentraler Punkt

Eines der Hauptargumente der Kommission für die Hafenrichtlinie ist, dass der Wettbewerb in und zwischen europäischen Häfen verstärkt werden müsse, damit die Kunden Nutzen daraus ziehen können. Jedoch sollte dabei berücksichtigt werden, dass die europäischen Häfen weltweit zu den effektivsten gehören¹. Es besteht bereits ein Wettbewerb zwischen den Häfen in der EU, mit dem Resultat, dass nur die Häfen, die effektiv genug sind und Leistung für Geld bietet, im Wettbewerb bestehen können. Es wäre somit kontraproduktiv davon auszugehen, dass sich ein gemeinschaftliches Regelwerk bei der bestehenden Vielfalt als günstig für Einträglichkeit und Effektivität der Häfen erweisen würde. Investoren und Hafenumternehmen lehnen den vorliegenden Vorschlag außerdem ab, da die Übergangszeiträume viel zu kurz sind. Kein Hafenumternehmen oder Investor kann seine Geschäftstätigkeit innerhalb der Frist von 5 Jahren vollständig umstellen. Auch der Zeitraum für Leasingverträge ist zu kurz. Investoren möchten langfristig planen können, um überhaupt über große Investitionen in eine Aktivität nachdenken zu können. Häfen sind keine Ausnahme. Mit dieser Richtlinie riskieren wir ein ungünstiges Investitionsklima, das katastrophal für europäische Häfen und schließlich für deren Kunden wäre. Der Wettbewerb in einem Hafen ist nach Auffassung der Verfasserin der Stellungnahme nicht der Hauptfaktor für die Rolle des Hafens als intermodales Verkehrszentrum. Diese wird beeinflusst von den Güterströmen, die der Hafen abwickelt, und von den Gütern, die abgewickelt werden sollen. Die Güterströme sind abhängig von der geografischen Lage und der Infrastruktur wie der Art der Fahrwasser, der Eisenbahnanbindung und die Zu- und Abfahrtswege des Hafens. Die Infrastruktur im Hafen spielt natürlich eine große Rolle, wenn die Schiffe gut an den Kaianlagen angekommen sind, jedoch ist die Wahl eines Hafens in erster Linie unabhängig von den internen Voraussetzungen des Hafens. Daraus ergibt sich, dass der entscheidende Faktor nicht der Wettbewerb innerhalb eines Hafens sondern der Wettbewerb zwischen verschiedenen Häfen ist.

Die Artikel 13 und 14 müssen genauer bezüglich der Liberalisierung und der Wettbewerbsanforderungen, denen die Kommission diese Dienste aussetzen möchte, geprüft werden. Es sind Selbstabfertigung und Lotsendienste, die sich hinter den umstrittenen Artikeln verbergen. Die Idee der Selbstabfertigung stammt aus der Richtlinie bezüglich der Selbstabfertigung auf Flughäfen. Es kann als überflüssig betrachtet werden, daran zu erinnern, dass Häfen ganz andere Voraussetzungen haben als Flugplätze, dennoch hat die Kommission die Idee der Selbstabfertigung auf Flughäfen für Hafendienste einfach übernommen. Selbstabfertigung bedeutet, dass jeder Kunde der sich im Hafengelände bewegt, seine eigenen Güter abfertigen können sollte. Bei einer uneingeschränkten Zulassung der Selbstabfertigung

¹Laut der Europäischen Vereinigung der Hafenarbeiter liegen die Standardtarife für das Löschen und Stauen eines 40 Fuß Containers bei:

100 US-Dollar in europäischen Häfen

200 US-Dollar in nordamerikanischen Häfen

300 US-Dollar in asiatischen Häfen.

Außerdem sehen sich europäische Hafenumternehmen großen Schadensersatzforderungen gegenüber, wenn die Fahrzeuge nicht innerhalb kürzester denkbarer Frist gelöscht und gestaut werden, während lange Wartezeiten mehr die Regel als die Ausnahme für in asiatischen oder amerikanischen Häfen vertäute Schiffe sind.

wäre das Risiko des Ausbruchs eines Betriebschaos sehr hoch. Es ist nicht möglich zu regeln, wer das Vorrecht auf die Nutzung gemeinsamer Flächen, gemeinsamer Kräne und Kaianlagen, auf die Güterwagenbeladung usw. hat. Bezüglich der Lotsen: Durch die Kenntnisse des Lotsens bezüglich der Fahrwasser und der Erfahrungen bei der Manövrierung verschiedenster Schiffe, trägt sie oder er dazu bei, dass die Sicherheit von Seeverkehr und Umwelt sowie die Zugänglichkeit aufrechterhalten werden kann während ein Fahrzeug zwischen offener See und Fahrwasser verkehrt. Der Lotsendienst darf/sollte nicht wie ein kommerzieller Dienst behandelt werden. Mit anderen Worten: Sicherheit darf dem Wettbewerb nicht ausgesetzt werden.

2. Gemeinschaftlicher Rechtsrahmen

Es fehlt eine überzeugende Begründung

Die Vertreter der Kommission haben bei unterschiedlichen Gelegenheiten ihre Argumentation für eine Hafendienstlinie damit begonnen, dass die Hafendienste der einzige Dienst im Verkehrsbereich wäre, der nicht liberalisiert wäre. Dies ist keine überzeugende Argumentation, wenn man die dargelegte Lage der europäischen Häfen gegenüber den außereuropäischen Häfen betrachtet. Die Kommission vertritt bezüglich der Liberalisierung "um der Sache willen" eine dogmatische Haltung, anstatt den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln. Die Kommission hat immer noch nicht die von vielen betroffenen Parteien geforderte Folgenanalyse durchgeführt. Deshalb gibt es überhaupt keine Analyse, die die besonderen Bedürfnisse und Probleme im gemeinschaftlichen Hafensektor aufweisen würde. Ein Regelwerk der Art, dass "eine Lösung für alle passt", steht außerdem im Widerspruch zum Subsidiaritätsprinzip des EU-Vertrags. Mögliche Probleme mit dem Zugang zum Markt müssen durch die Kommission auf der Einzelfallbasis in Absprache mit allen Akteuren der Branche geklärt werden. Außerdem ist der Text der Kommission juristisch schwer auslegbar und beinhaltet eine Reihe vager und direkt diffuser Begriffe, die zu künftigen Auslegungsschwierigkeiten beitragen - und weiterführend - zu Rechtsstreitigkeiten führen. In ihrer derzeitigen Fassung besteht die Gefahr, dass die Hafendienstlinie mehr juristische Probleme aufwerfen als klären wird, was zum Schluss führt, dass sie zurück genommen werden muss. Eine Mindestforderung ist jedoch, dass die Dienstlinie in wesentlichen Teilen verändert/geändert wird.

3. Arbeitsrecht

Der Mensch im Mittelpunkt - nicht die Zahlen?

Die Verfasserin der Stellungnahme hat festgestellt, dass im vorliegenden Vorschlag für eine Dienstlinie - stärker als in bisherigen Vorschlägen - hervorgehoben wird, dass abgeschlossene Kollektivverträge nicht übergangen oder aufs Spiel gesetzt werden dürfen und dass der Begriff "social protection" (sozialer Schutz) eine stärkere Position erhalten hat als vorher. Trotzdem bleiben noch aus arbeitsrechtlicher Sicht eine Menge Wünsche offen. Der kontroverse Vorschlag der "Selbstabfertigung", d.h. dass Hafenbesitzer eigenes Personal für das Stauen und die Löschung einstellen können, anstatt traditionelle Stauer einzusetzen, findet sich auch in dem vorliegenden Vorschlag wieder. Diesmal mit einem erweiterten Mandat. Es ist wichtig zu unterstreichen, dass die Selbstabfertigung weder seitens der Gewerkschaften noch seitens

der Arbeitgeber wünschenswert ist. Es ist eine einmalige Situation, dass die Arbeitsmarktpartner einen gemeinsamen Standpunkt eingenommen habe, d.h. dies aus dem Vorschlag zu streichen. Auch die Verfasserin der Stellungnahme ist nicht dafür. Es ist angebracht, darauf hinzuweisen, dass der Berichterstatter des Europäischen Parlaments, Herr Georg Jarzembowski, in der Anhörung des Verkehrsausschusses vom 14. Juni festgestellt hat, dass Artikel 13, der die Selbstabfertigung betrifft, aus der endgültigen Version des Vorschlags gestrichen werden könnte. Von Gewerkschaftsseite wurde der soziale Dialog vermisst, der in den Artikeln 136, 135 und 140 des EU-Vertrags verankert ist. Die Kommission soll in dieser Frage nicht den geringsten Kontakt beispielsweise mit der internationalen Dachorganisation der Hafentarbeiter, IDC, aufgenommen haben. Artikel 7, der die Genehmigung betrifft, stellt unter Ziffer 6 das Recht der Anbieter von Hafendiensten fest, frei das einzustellende Personal auswählen zu dürfen. Es kommt die Frage auf: Weshalb muss dieses selbstverständliche Recht festgestellt werden. Was ist die dahinter liegende Absicht? Von gewerkschaftlicher Seite ist man beunruhigt, dass das Ziel darin besteht den derzeitigen Hafenmitarbeitern die Arbeit zu Gunsten anderer zu entziehen. Die Kommission muss ihre Absicht mit Artikel 7 Ziffer 6 klarstellen.

Abschließend möchte die Verfasserin der Stellungnahme unterstreichen, dass die Häfen bezüglich des Preises und der Qualität miteinander im Wettbewerb stehen können, dass jedoch die Arbeitsbedingungen für Beschäftigte, Umweltrecht, staatliche Finanzierungen und Sicherheitsbestimmungen nicht Gegenstand von Wettbewerb und Liberalisierung sein dürfen.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil komisjoni ettepanek tagasi lükata.

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas
Viited	KOM(2004)0654 - C6-0147/2004 -2004/0240(COD)
Vastutav komisjon	TRAN
Nõuandev komisjon istungil teada andmise kuupäev	IMCO 1.12.2004
Tõhustatud koostöö	ei
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Eva-Britt Svensson 30.11.2004
Arutamine komisjonis	19.4.2005 13.6.2005 13.7.2005
Ettepanekute vastuvõtmise kuupäev	14.9.2005
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 23 vastu: 3 erapooletuid: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Henrik Dam Kristensen, Kurt Lechner, Toine Manders, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Leopold Józef Rutowicz, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler, Phillip Whitehead, Joachim Wuermeling
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Charlotte Cederschiöld
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)	

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas			
Viited	KOM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	1.12.2004			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 1.12.2004			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	ECON 1.12.2004	EMPL 1.12.2004	IMCO 1.12.2004	
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ECON 10.11.2004			
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev				
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Georg Jarzembowski 22.11.2004			
Endine raportöör				
Lihtsustatud menetlus – otsuse kuupäev				
Õigusliku aluse vaidlustamine JURI arvamuse kuupäev	/			
Rahaeraldise määra muutmine BUDG arvamuse kuupäev	/			
Konsulteerimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega – istungil otsuse tegemise kuupäev				
Konsulteerimine regioonide komiteega – istungil otsuse tegemise kuupäev				
Arutamine komisjonis	19.4.2005	14.6.2005	29.8.2005	11.10.2005
Vastuvõtmise kuupäev	22.11.2005			
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	23 24 2		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Markus Ferber, Jas Gawronski, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Joost Lagendijk, Rosa Miguélez Ramos, Willem Schuth			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Ioannis Gklavakis			
Esitamise kuupäev	15.12.2005			

Märkused (andmed olemas vaid ühes keeles)

Vote on the legislative resolution in TRAN Committee: 26:24.