

Bruxelles, den 17. marts 2016
(OR. en)

6885/16

**Interinstitutionel sag:
2013/0157 (COD)**

**CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34**

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne – Resultat af Europa-Parlamentets drøftelser (den 7.-10. marts 2016 i Strasbourg)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Knut FLECKENSTEIN (S&D), forelagde på vegne af Transport- og Turismeudvalget en betænkning om forslaget til forordning med 136 ændringsforslag.

Desuden var 20 ændringsforslag blevet fremsat af politiske grupper eller grupper bestående af 40 eller flere MEP'er (ændringsforslag 137 fra EFDD, ændringsforslag 138-145 fra Verts/ALE, ændringsforslag 150-156 fra ECR og ændringsforslag 146-149 fra 40 eller flere MEP'er).

Ændringsforslag 148 er et forslag om at forkaste Kommissionens forslag.

II. FORHANDLING

Forhandlingen om forslaget fandt sted den 7. marts 2016.

Ordføreren, Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), indledte forhandlingen. Han

- var overbevist om, at det nuværende forslag er bedre end de tidligere strandede forslag og kan støttes, og at forhandlinger med Rådet bør indledes:
 - Det er klart et anderledes forslag, der ikke misbruger ønsket om øget konkurrence med henblik på at forfølge liberale ideologier. Det fokuserer ikke på obligatorisk markedsåbning for enhver pris, men snarere på bedre organisering af havne og endda med begrænsninger vedrørende tjenesteydere, hvor det er nødvendigt og relevant.
 - Forslaget omhandler styrkelse af konkurrenceevnen, mere gennemsigtighed, autonomi for havne, ubureaukratisk overvågning og klausuler til sikring af ordentlige job (herunder uddannelse)
- hilste kommissærens samarbejde og pragmatiske tilgang og den brede høring af interessenter velkommen
- understregede, at organisationer, der repræsenterer havne, støtter hans betænkning, men erkendte, at ikke alle er overbevist. De britiske havne mener, at de ikke bør være omfattet, da de er privatejede; de polske terminaloperatører er imod på grund af den øgede gennemsigtighed; skibsejerne er ikke begejstrede, fordi forslaget vil hindre dem i at anvende billig arbejdskraft
- erklærede, at for at opnå et positivt resultat af forhandlingerne må begge parter, dvs. også Rådet, udvise fleksibilitet, og kommissær Margrethe Vestager er nødt til at fremsætte et rimeligt forslag om gruppefritagelser i forbindelse med statsstøtte til havne.

Kommissær Violeta BULC

- hilste betænkningen fra TRAN-udvalget velkommen og håbede, at triloger snart kan begynde, og mindede om, at det nederlandske formandskab er opsat på at forhandle om sagen
- understregede, at forslaget har høj prioritet i 2016 for Kommissionen, eftersom havne spiller en afgørende rolle for transportsystemet og økonomien. Havne er værdifulde aktiver, som bør opretholdes og styrkes, hvilket er formålet med Kommissionens forslag:

- Forordningen vil sikre finansiel gennemsigtighed i anvendelsen af offentlige midler i havne, således at der sikres lige konkurrencevilkår mellem europæiske havne. Kommissionen arbejder på en generel gruppefritagelsesforordning, som skal fritage visse havneinvesteringer fra statsstøttere reglerne og koncentrere Kommissionens arbejde om alvorlige sager. Et første udkast er blevet offentliggjort i dag med henblik på høring.
- Det vil give større klarhed i forbindelse med organisering og udbud af havnetjenester og ændre den nuværende situation, hvor politikken i realiteten bliver skabt sag for sag af Den Europæiske Unions Domstol udelukkende i henhold til traktatens principper.
- Forslaget er vigtigt for dekarboniseringsstrategien – at gøre havne mere attraktive er afgørende for at udvikle alternativer til overbelastede motorveje og undgå unødvendig land- og søtransport
- fremhævede den brede opbakning til forslaget – i TRAN-udvalget og fra alle vigtige organisationer, der repræsenterer den europæiske havnesektor, fagforeningerne, havnemyndigheder, havneterminaloperatører og leverandører af havnetjenester
- støttede fuldt ud dialog mellem arbejdsmarkedets parter samt bedre uddannelse og sikkerhed for arbejdstagere
- understregede, at forordningen ikke foreskriver en standardtilgang, eftersom alle havne i Europa er forskellige. Den er forenelig med alle former for organisationer, også private havne. Den foreskriver ikke én bestemt model
- erklærede, at hun som svar på noget af kritikken af forslaget er villig til at se på bestemmelserne om havneafgifter i triloger og at finde løsninger vedrørende private havne (dette bør dog ikke føre til misbrug af en dominerende stilling eller konkurrenceforvridning) samt at præcisere visse sociale bestemmelser.

Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL), der talte på vegne af PPE,

- mindede om, at havne er en af de vigtigste drivkræfter for vækst, idet en enorm mængde EU-handel går gennem havne i EU

hilste forslaget velkommen som et bidrag til den europæiske økonomi og det indre marked og fremhævede, at det har til formål at forbedre den generelle kvalitet af havnetjenester ved at modernisere dem, blandt andet ved at øge den finansielle gennemsigtighed og mindske retsusikkerheden. Der bliver mere autonomi for havne for så vidt angår havneafgifter, hvilket øger konkurrencen mellem EU-havnene og i forhold til havne i tredjelande. Situationen for mindre havne er taget i betragtning, og de vil blive lettet for nogle af de bureaukratiske formaliteter.

Lucy ANDERSON (UK), der talte på vegne af S&D,

- erklærede, at hun på vegne af MEP'erne fra Labour anbefalede at forkaste forslaget. De er ikke modstandere af idéen om gradvise afbalancerede EU-foranstaltninger vedrørende havne. Men forslaget opnår ikke dette – trods ordførerens prisværdige indsats og selv som ændret af TRAN. Det indeholder gode bestemmelser om uddannelse og om at fremme god praksis vedrørende mindstekrav til udbud, men det er samlet set ikke nok
- kritiserede særlig:
 - bestemmelserne til regulering af havneafgifter, som stadig vil være en administrativ byrde for havnene og ikke vil give juridisk klarhed
 - at konsekvensanalysen ikke er ajourført siden 2012 på trods af den nye interinstitutionelle aftale
 - at fagforeningers ret til at tage legitime kollektive kampskridt ikke er tilstrækkeligt beskyttet i artikel 8, og at artikel 10 ikke indeholder bestemmelser om obligatorisk overførsel af personale
 - at forslaget ikke indeholder krav til havnene om specifikt at høre miljøeksperter og lokalsamfund.

Peter VAN DALEN (NL), der talte på vegne af ECR,

- betegnede det resultat, der var opnået mellem ordføreren og grupperne PPE, ALDE og ECR, som fremragende, også takket være den pragmatiske tilgang:
 - mindre bureaukrati og færre sociale byrder for havnene end i det oprindelige forslag
 - havnene kan beslutte, hvordan de vil være organiseret. Europa tilpasser sig situationen i de forskellige regioner i medlemsstaterne og ikke omvendt
 - obligatorisk markedsåbning er ikke længere på dagsordenen
 - en undtagelse for private havne, hvorved der specifikt tages hensyn til britiske havnes situation
- mente, at forkastelse af forslaget vil være uklogt. Risikoen vil så være, at konkurrencereglerne vil blive anvendt fuldt ud på havnene, hvilket vil føre til problemer. Han opfordrede derfor alle, også sin egen gruppe, til at støtte forslaget.

Gesine MEISSNER (DE), der talte på vegne af ALDE,

- mindede om, at havnenes forskellighed i Europa gør det meget vanskeligt at sammensætte en afbalanceret havnepakke. Dette er tredje forsøg, og hun håbede, at det denne gang vil lykkes
- fandt, at ordføreren har fundet den rette balance og virkelig har fundet en mellemvej, hvilket også bekræftes af de udtalelser, som talerne fra S&D og ECR har fremsat: For den første går de sociale rettigheder ikke tilstrækkelig langt, for den anden går de lidt for langt

- tilkendegav, at heller ikke alle i ALDE er tilfredse på grund af undtagelserne i forslaget (håndteringstjenester og lodser er ikke omfattet, forbehold med hensyn til visse andre tjenester), men at det betragtes som et grundlag for det videre forløb
- understregede, at det er vigtigt at gøre fremskridt med sagen for at indføre nogle fælles regler, finansiell gennemsigtighed og lidt mere konkurrence i sektoren sammen med gode vilkår for arbejdstagere samt incitamenter til at investere i havne. Dette opnår forslaget faktisk.

Stelios KOULOGLOU (EL), der talte på vegne af GUE/NGL,

- glædede sig over forbedringerne af Kommissionens forslag, som oprindeligt kun omhandlede organisering af havne og finansiell gennemsigtighed. Med hjælp fra interessenter, især fagforeninger, er det nu et anderledes forslag, som kan støttes
- fremførte, at forslaget fastsætter et godt niveau for beskyttelse af arbejdstagere med hensyn til sundhed og sikkerhed, styrker arbejdstageres ret til uddannelse og fungerer som en barriere mod yderligere angreb på arbejdsvilkårene
- fremhævede, at forslaget også omhandler havnetjenesters miljømæssige bæredygtighed.

Keith TAYLOR (UK), der talte på vegne af Verts/ALE,

- betegnede forslaget som uudviklet og ineffektivt og opfordrede MEP'erne til at forkaste betænkningen
- erklærede, at selv om ambitionerne i forordningen om havnetjenester er sænket, formår den endnu en gang ikke at løse de virkelige problemer i Europas havne, først og fremmest opnåelse af større bæredygtighed i transportsektoren. Her havde Verts/ALE gerne set søhavne forankret inden for de bredere rammer af en bæredygtig transportpolitik, der omhandler en bred vifte af aspekter
- anerkendte bestemmelserne om finansiell gennemsigtighed, men fandt dem utilstrækkelige til at garantere retssikkerhed for sektoren. Dette skyldes den stærke forbindelse mellem finansiell gennemsigtighed og Kommissionens påtænkte retningslinjer for statsstøtte og/eller gruppefritagelser for havne. Sidstnævnte burde være blevet udarbejdet sideløbende med havneforslaget og ikke først blive vedtaget i 2017.

Jill SEYMOR (UK), der talte på vegne af EFDD,

- omtalte forordningen om havnetjenester som ikke nødvendig eller ønsket i Det Forenede Kongerige, fordi Det Forenede Kongerige – i modsætning til størstedelen af det europæiske fastland – har meget konkurrencedygtige havne, hvoraf de fleste er private
- erklærede, at med Brexitfolkeafstemningen den 23. juni vil Det Forenede Kongeriges befolkning stemme for at forlade EU og blive fri for de alt for vidtgående regler og forskrifter og det overdrevne bureaukrati, der pålægges af EU, og igen tilslutte sig resten af verden.

Marie-Christine ARNAUTU (FR), der talte på vegne af ENF,

- kaldte liberalisering af havnetjenester en gammel slange i det europæiske hav, som allerede to gange er mislykkedes
- fandt Kommissionens forslag uacceptabelt. På den ene side forsøger det at ensarte de mægtige europæiske havne, der er organiseret på forskellige måder, og derved hindre medlemsstaterne og havneoperatørerne i at udforme deres tjenester i overensstemmelse med erfaringerne. På den anden side lægger det vægt på nødvendigheden af at liberalisere visse tjenester under påskud af at tilgodese konkurrenceevnen og tiltrække investeringer. Virkningerne vil være skadelige ved at hindre medlemsstaterne i af sikkerhedsgrunde at kræve, at bestemte tjenester drives på nationalt plan
- erkendte, at visse ændringsforslag, som TRAN-udvalget har fremsat, er positive, men samlet set vil det være en tom skal. Hvorfor skal der harmoniseres for enhver pris, og vil vi virkelig have, at vores havne lidt efter lidt bliver overtaget af udenlandske investorer ligesom havnen i Piræus? Hendes gruppe ville stemme imod Kommissionens forslag og udvalgets betænkning.

Også de efterfølgende talere fokuserede i deres indlæg hovedsagelig på EU-havnenes forskelligartethed, liberalisering af havnetjenester og social beskyttelse. Mens de fleste talere fulgte talerne på vegne af grupperne, havde nogle en anden opfattelse:

- Luis DE GRANDES PASCUAL (PPE, ES) udtalte, at PPE-gruppens spanske delegation ville stemme imod betænkningen, da den ikke er forenelig med den nuværende organisering af havnene i Spanien, ikke er i overensstemmelse med den almene interesse og ikke respekterer medlemsstaternes forfatningsmæssige bestemmelser.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) bestred, at polske havne har problemer med gennemsigtighed. Sagen er, at forordningen ikke tager hensyn til den særlige karakter af havnene i EU og går ud fra, at en fælles europæisk tilgang er bedre end foranstaltninger truffet på medlemsstatsniveau. Hun var ikke enig heri, og den polske delegation ville stemme imod.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) udtalte, at hun ikke kunne stemme for på grund af de planlagte statsstøtteundtagelser. Hun havde håbet, at de nye havneregler ville afskaffe den illoyale konkurrence mellem de nordlige havne, der historisk set er rige, fordi de i stort omfang bliver finansieret af statsstøtte, og de sydlige havne, der ikke har nydt godt af sådan statsstøtte. Desuden vil bestemmelserne om havneafgifter skabe problemer for det spanske system.
- Jacqueline FOSTER (ECR, UK) meddelte, at de britiske og de polske medlemmer af gruppen ville støtte forkastelse af forslaget. Konkurrence mellem havne er en større drivkraft for effektivitet end præskriptiv regulering af havnes interne drift. Kommissionens forslag er overdrevent bureaukratisk og passer ikke godt til det britiske system med privatiserede og markedsdrevne havne.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) gik ind for forslaget og anførte, at det på tilfredsstillende vis tager hensyn til forskellene mellem medlemsstaterne og også beriger havnepolitikken med en social dimension.

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 8. marts 2016 vedtog plenarforsamlingen udvalgets 136 ændringsforslag. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag. 243 MEP'er støttede ændringsforslag 148 om at forkaste Kommissionens forslag.

Afstemningen om den lovgivningsmæssige beslutning blev udsat til et senere møde, hvorved Europa-Parlamentets førstebehandling ikke er afsluttet, og muligheden for at nå til enighed ved førstebehandlingen stadig står åben. Sagen blev derefter henvist til fornyet behandling i Udvalget om International Handel i medfør af artikel 61, stk. 2, i Europa-Parlamentets forretningsorden.

De vedtagne ændringer findes i bilaget¹.

¹ Parlamentets ændringer er markeret for at angive forskellene i forhold til Kommissionens forslag. Tilføjelser til Kommissionens tekst er fremhævet med *fede typer og kursiv*. Udgået tekst er markeret med "■".

Adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne *I**

Europa-Parlamentets ændringer af 8. marts 2016 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Ændring 1

Forslag til forordning Titel

<i>Kommissionens forslag</i>	<i>Ændring</i>
Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne (EØS-relevant tekst)	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opstilling af rammer for organiseringen af havnetjenester og for finansiell gennemsigthed for havne (EØS-relevant tekst)

Ændring 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

<i>Kommissionens forslag</i>	<i>Ændring</i>
	(1a) Havnene er i stand til at bidrage til de europæiske industriers langsigtede

² Efter vedtagelsen af ændringerne blev sagen henvist til fornyet udvalgsbehandling, jf. forretningsordenens artikel 61, stk. 2, andet afsnit (A8-0023/2016).

konkurrenceevne på verdensmarkederne og samtidig til værditilvækst og beskæftigelse i alle Unionens kystområder. For at kunne tackle de udfordringer, som søtransportsektoren står overfor, såsom mangler i den bæredygtige transport- og logistikkæde, er det vigtigt, at foranstaltningerne i Kommissionens meddelelse "Havnene som vækstmotor" om administrative forenkling gennemføres parallelt med denne forordning. De komplekse administrative procedurer for toldklarering, som fører til forsinkelser i havnene, udgør en betydelig hindring for nærskibsfartens konkurrencedygtighed og effektiviteten i Unionens havne.

Ændring 3

Forslag til forordning Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(3a) En omfattende forenkling af toldprocedurerne kan være en stor økonomisk fordel for en havn i konkurrencemæssig henseende. For at undgå unfair konkurrence mellem havne og reducere de toldformaliteter, der i høj grad kan skade Unionens finansielle interesser, bør havnemyndighederne anlægge en passende og effektiv risikobaseret politisk tilgang for at undgå konkurrenceforvridning. Medlemsstaterne og Kommissionen bør regelmæssigt disse procedurer på effektiv måde, og Kommissionen bør vurdere, om det er nødvendigt at træffe passende

Ændring 4

Forslag til forordning

Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Langt størstedelen af **EU's** skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning gælde for havnene i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af **EU's** samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til ømråder og fjerntliggende områder; **medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også.** Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.

Ændring

(4) Langt størstedelen af **Unionens** skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning **kun** gælde for **søhavnene** i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af **Unionens** samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til ømråder og fjerntliggende områder. **Denne forordning burde imidlertid give medlemsstaterne mulighed for at afgøre, om denne forordning skal finde anvendelse på søhavne i det samlede transeuropæiske transportnet, der ligger i regionerne i den yderste periferi, eller ej. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at indføre undtagelser for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for de søhavne i det samlede transeuropæiske transportnet, hvis årlige**

trafik ikke berettiger fuld anvendelse af denne forordning. Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.

Ændring 5

Forslag til forordning Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4a) Denne forordning foreskriver ikke en bestemt havneforvaltningsmodel for havnens forvaltningsorganer. Såfremt reglerne for markedsadgang og finansiell gennemsigthed respekteres, kan eksisterende havneforvaltningsmodeller, der er etableret på nationalt niveau i medlemsstaterne, opretholdes i overensstemmelse med protokol nr. 26 til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Ændring 6

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

Ændring

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

udgår

Ændring 7

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

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

Ændring

udgår

Ændring 8

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnens forvaltningsorgan kunne kræve, at leverandører af havnetjenester kan påvise, at de opfylder visse minimumskrav til at levere den pågældende tjeneste på passende vis. Disse minimumskrav bør begrænses til klart definerede betingelser vedrørende operatørers faglige kvalifikationer, *herunder i form af krav til uddannelse, og det nødvendige udstyr, for*

Ændring

(7) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnens forvaltningsorgan kunne kræve, at leverandører af havnetjenester kan påvise, at de opfylder visse minimumskrav til at levere den pågældende tjeneste på passende vis. Disse minimumskrav bør begrænses til klart definerede betingelser vedrørende operatørers faglige kvalifikationer, *det nødvendige udstyr til udførelse af den relevante havnetjeneste,*

så vidt som disse krav er gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante for levering af den pågældende havnetjeneste.

tjenestens tilgængelighed og overholdelse af søfartssikkerhedskrav. Disse minimumskrav bør også tage hensyn til miljøkrav såvel som nationale sociale standarder og den pågældende havnetjenesteleverandørs forretningsrenommé.

Ændring 9

Forslag til forordning Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(7a) Alle leverandører af tjenesteydelser, og især nye markedsdeltagere, bør demonstrere deres evne til at servicere et minimum af skibe ved hjælp af eget personale og udstyr. Tjenesteleverandører bør efterleve de relevante bestemmelser og regler, herunder gældende arbejdsretlige love, gældende kollektive overenskomster og kvalitetskrav i den pågældende havn.

Ændring 10

Forslag til forordning Betragtning 7 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(7b) For at afgøre, om en leverandør af tjenesteydelser opfylder kravet om et godt renommé, bør medlemsstaten overveje, om der er vægtige årsager til at tvivle på det gode renommé hos leverandøren af havnetjenester, dens chef eller nogen anden relevant person, alt efter hvad den pågældende medlemsstat fastsætter, såsom domme eller straffe i nogen medlemsstat for alvorlige overtrædelser eller krænkelse af den gældende EU-ret eller den nationale lovgivning, bl.a. på følgende områder: social lovgivning,

arbejdsret, lovgivning om sikkerhed på arbejdspladsen, sundhedslovgivning og miljølovgivning.

Ændring 11

**Forslag til forordning
Betragtning 7 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(7c) I overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92^{1a} og Domstolens dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, Kommissionen mod Den Hellske Republik^{1b}, ifølge hvilke det ikke kan udledes, at bugsering kan sammenlignes med tjenesteydelser inden for søtransport, er det af hensyn til sikkerheden til søs og beskyttelsen af miljøet muligt, at det i mindstekravene fastsættes, at fartøjer, der anvendes til bugserings- eller fortøjningsoperationer, registreres i den medlemsstat, hvor den pågældende havn ligger, og fører dens flag.

^{1a} Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

^{1b} Domstolens dom af 11. januar 2007, sag C-251/04, Kommissionen mod Den Hellske Republik, C-251/04, ECLI:EU:C:2007:5.

Ændring 12

**Forslag til forordning
Betragtning 10**

Kommissionens forslag

Ændring

(10) En havn dækker et afgrænset

udgør

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

Ændring 13

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(10a) Unionens havnesystem er yderst diversificeret og omfatter mange forskellige modeller for organisering af havetjenester. Et enhedssystem vil således ikke være hensigtsmæssigt. Havneforvaltningen eller den kompetente myndighed bør være i stand til at sætte en grænse for antallet af havnetjenesteleverandører, hvis omstændighederne kræver det.

Ændring 14

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

Ændring

(11) Enhver hensigt om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester bør offentliggøres på forhånd af den

(11) Enhver hensigt om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester bør offentliggøres på forhånd af

kompetente myndighed **og bør være fuldt ud begrundet, så interesseparterne har lejlighed til at fremsætte bemærkninger.** Kriterierne for enhver begrænsning bør være objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.

havneforvaltningsorganet eller den kompetente myndighed. Kriterierne for enhver begrænsning bør være objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.

Ændring 15

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) **For at være åben og gennemsigtig bør** proceduren for udvælgelse af leverandører af havnetjenester og resultatet heraf offentliggøres, og **der** bør være **fuld dokumentation til rådighed for interesseparterne.**

Ændring

(12) Proceduren for udvælgelse af leverandører af havnetjenester og resultatet heraf offentliggøres og **bør være uden forskelsbehandling, gennemsigtig og åben for alle interesserede parter.**

Ændring 16

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) **Udvælgelsesproceduren for leverandører af havnetjenester i tilfælde, hvor antallet af leverandører er begrænset, bør følge principperne og metoderne, der er fastlagt i direktiv../../ [koncession]⁷, herunder tærskelværdien og metoden til bestemmelse af værdien af kontrakterne samt definitionen af væsentlige ændringer og elementerne i tilknytning til kontraktens løbetid.**

Ændring

udgår

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

Ændring 17

Forslag til forordning Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(13a) Kommissionen har i sin fortolkningsmeddelelse af 1. august 2006 om den fællesskabsret, der finder anvendelse på tildelingen af kontrakter, som ikke eller kun delvis er omfattet af udbudsdirektiverne (2006/C 179/02), tilvejebragt klare rammer for de udvælgelsesprocedurer, der falder uden for udbudsdirektivernes anvendelsesområde og ikke tildeles i form af koncessioner.

Ændring 18

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

Ændring

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

(14) Anvendelse af public service-forpligtelser, som fører til en begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste, bør kun kunne begrundes med hensynet til den offentlige interesse for at sikre adgang til havnetjenesten for alle brugere, disponibiliteten af havnetjenester året rundt eller overkommelige priser for havnetjenesten for *en vis kategori* af brugere *eller sikre, beskyttede eller miljømæssigt bæredygtige havneoperationer*.

Ændring 19

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 20

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning **berører** ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af **en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor** indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør **de** kompetente

Ændring

(19) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning **bør ikke berøre** anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne, **og den skal tage hensyn til artikel 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder**. I tilfælde af **at** indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester

myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter¹¹.

EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

overtager driften, bør **den kompetente myndighed i tilfælde af overførsel af personale** kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter¹¹.

¹¹ EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

Ændring 21

Forslag til forordning Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(19a) Inden for en yderst kompleks og konkurrencepræget sektor som havnetjenester er oplæring af nyt personale og livslang uddannelse af personalet væsentligt for at sikre havnearbejdernes sundhed og sikkerhed, kvaliteten af de udførte serviceydelser og EU-havnenes konkurrenceevne. Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre den relevante uddannelse af alle arbejdstagere i havnesektoren. Det sektordialogudvalg for arbejdsmarkedets parter i havne, der er oprettet på EU-plan, bør være i stand til at udarbejde retningslinjer for fastsættelse af oplæringskrav med henblik på at sikre høj kvalitet i uddannelse og oplæring af havnearbejdere, minimere risikoen for ulykker og tage højde for de fremtidige behov i sektoren i lyset af de teknologiske og logistiske ændringer, som kundernes krav medfører.

Ændring 22

Forslag til forordning Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(19b) Den europæiske havnesektor står over for en række udfordringer, der kan få indvirkning på både sektorens konkurrenceevne og dens sociale dimension. Disse udfordringer er bl.a.: fartøjernes voksende størrelse, konkurrence fra havne uden for Unionens, øget markedsstyrke som følge af alliancer mellem rederier, behovet for i god tid at forhandle om nye arbejdsmønstre og for at sørge for passende uddannelse med henblik på teknologisk innovation samt reducere den sociale virkning heraf mest muligt, den voksende mængde gods, som bliver mere og mere koncentreret, manglen på hensigtsmæssige investeringer i infrastruktur i baglandet, fjernelse af administrative hindringer for det interne marked, ændrede energistrukturer og voksende socialt og miljømæssigt pres. Medlemsstaterne bør i fællesskab med arbejdsmarkedets parter tage disse udfordringer op og træffe foranstaltninger med henblik på at sikre både sektorens konkurrenceevne og forebygge usikre arbejdsvilkår i havnene trods udsving i efterspørgslen efter

arbejdskraft i havnene.

Ændring 23

**Forslag til forordning
Betragtning 19 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(19c) Alle modeller for organiseringen af arbejdskraft i havnene, der sikrer kvalitetsjobs og sikre arbejdsforhold, bør understøttes af Kommissionen og medlemsstaterne. Eventuelle nødvendige tilpasninger kan kun fremmes gennem forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter, og Kommissionen bør tage behørigt hensyn til resultaterne af sådanne forhandlinger.

Ændring 24

**Forslag til forordning
Betragtning 19 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(19d) Automatisering og teknologisk innovation giver mulighed for at forbedre havnenes effektivitet og sikkerhed. Før der indføres væsentlige ændringer, bør arbejdsgivere og havnearbejdernes fagforeninger samarbejde om at sikre den fornødne oplæring og videreuddannelse og finde fælles løsninger til at minimere de negative virkninger af sådanne fremskridt for sundheden og sikkerheden på arbejdspladsen og beskæftigelsesegnetheden.

Ændring 25

**Forslag til forordning
Betragtning 20**

Kommissionens forslag

(20) *I mange havne anvendes koncessioner til at give leverandører af godshåndterings- og passagerterminaltjenester adgang til markedet. Denne type kontrakter vil blive omfattet af direktiv.../... [koncessioner]. Følgelig bør kapitel II i denne forordning ikke finde anvendelse på levering af godshåndterings- og passagertjenester, men medlemsstaterne bør fortsat frit kunne beslutte alligevel at anvende reglerne i kapitlet på disse to slags tjenester.* For andre typer kontrakter, der anvendes af offentlige myndigheder til at give adgang til godshåndterings- og passagertjenester, har Den Europæiske Unions Domstol bekræftet, at de kompetente myndigheder skal overholde principperne om gennemsigtighed og ikke-diskrimination ved indgåelse af sådanne kontrakter. Disse principper gælder fuldt ud for leveringen af enhver havnetjeneste.

Ændring

(20) Kapitel II i denne forordning bør ikke finde anvendelse på levering af godshåndterings- og passagertjenester. For andre typer kontrakter **end offentlige koncessionskontrakter**, der anvendes af offentlige myndigheder til at give adgang til godshåndterings- og passagertjenester, har Den Europæiske Unions Domstol bekræftet, at de kompetente myndigheder skal overholde principperne om gennemsigtighed og ikke-diskrimination ved indgåelse af sådanne kontrakter. Disse principper gælder fuldt ud for leveringen af enhver havnetjeneste.

Ændring 26

**Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(20a) I henhold til Den Internationale Søfartsorganisation IMO's resolution A.960 er det for ethvert lodsningsområde nødvendigt, at lodsens besidder højt specialiseret erfaring og lokalkendskab. Eftersom IMO anerkender hensigtsmæssigheden af regional eller lokal forvaltning af lodstjenester, bør lodstjenester ikke være omfattet af denne forordnings kapitel II.

Ændring 27

**Forslag til forordning
Betragtning 21 a (ny)**

(21a) I henhold til Connecting Europe-faciliteten kan havne i det transeuropæiske transportnet modtage EU-støtte i indeværende periode 2014-2020. Kommissionen har desuden til hensigt at fastlægge en revideret ramme for statsstøtte til havne, og eftersom der i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU^{1a} ligeledes fastlægges en ny lovgivningsramme for koncessionskontrakter, der også vil berøre havnetjenester, der er omfattet af koncessionskontrakter, er det nødvendigt i denne forordning at indføre strenge regler om gennemsigtighed i forbindelse med finansieringsstrømme for at undgå en situation med illoyal konkurrence eller dumping mellem havnene i Unionen.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

Ændring 28

Forslag til forordning Betragtning 22

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

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

statsstøtte er overholdt.

statsstøtte er overholdt.

Ændring 29

Forslag til forordning Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(22a) Søhavne med en omsætning, der ligger under den tærskel, som er fastlagt i Kommissionens direktiv 2006/111/EF, bør opfylde gennemsigthedsforpligtelserne i denne forordnings artikel 12 på en forholdsmæssigt afpasset måde uden at være pålagt en uforholdsmæssig tung administrativ byrde.

Ændring 30

Forslag til forordning Betragtning 22 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(22b) Med henblik på at sikre fair konkurrence og begrænse administrative byrder skal Kommissionen skriftligt afklare begrebet statsstøtte, for så vidt angår finansiering af havneinfrastruktur, i betragtning af at offentlig adgangs- og forsvarsinfrastruktur, til søs eller på land, der er tilgængelig for alle potentielle brugere på ligelig og ikke-diskriminerende basis, og infrastruktur, der er knyttet til ydelsen af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, er af ikke-økonomisk art, fordi deres mål fortrinsvis er af offentlig karakter; sådanne infrastruktur anlæg henhører under statens ansvar for at opfylde befolkningens almennyttige behov.

Ændring 31

Forslag til forordning Betragtning 22 c (ny)

(22c) Endvidere bør Kommissionen i god tid og i samråd med sektoren fastsætte, hvilken type offentlige investeringer i havneinfrastruktur, der falder ind under Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 (den generelle gruppefritagelsesforordning)^{1a}.

^{1a} *Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).*

Ændring 32

Forslag til forordning Betragtning 23

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

(23) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester, der ikke er udpeget i overensstemmelse med en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure, **og gebyrer, der opkræves af leverandører af lodstjenester, som ikke er udsat for reel konkurrence,** indebærer en større risiko for prismisbrug. For sådanne tjenester bør der i mangel af fair markedsmekanismer være ordninger, som sikrer, at de gebyrer, der opkræves, **står i et rimeligt forhold til den økonomiske værdi af de leverede tjenester** og fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

Ændring 33

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 34

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 35

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

(26) **Der bør findes passende faciliteter, som sikrer** at de havnebrugere, som afkræves en havneinfrastrukturafgift og/eller et havnetjenestegebyr, rutinemæssigt konsulteres, når havneinfrastrukturafgiften og havnetjenestegebyret fastlægges og ændres. Havnens forvaltningsorganer bør også regelmæssigt høre andre interesseparter om centrale spørgsmål vedrørende en forsvarlig udvikling af havnen, dens resultater og dens evne til at tiltrække og generere økonomiske aktiviteter, f.eks. koordineringen af havnetjenester på havneområdet og effektive forbindelser til baglandet og de administrative procedurer i havne.

Ændring

(26) **Det bør sikres**, at de havnebrugere, som afkræves en havneinfrastrukturafgift og/eller et havnetjenestegebyr, rutinemæssigt konsulteres, når havneinfrastrukturafgiften og havnetjenestegebyret fastlægges og ændres. Havnens forvaltningsorganer bør også regelmæssigt høre andre interesseparter om centrale spørgsmål vedrørende en forsvarlig udvikling af havnen, dens resultater og dens evne til at tiltrække og generere økonomiske aktiviteter, f.eks. koordineringen af havnetjenester på havneområdet og effektive forbindelser til baglandet og de administrative procedurer i havne.
Havnens forvaltningsorgan bør inddrage private investorer, der foretager store væsentlige investeringer i havne, i et bæredygtigt samråd i forbindelse med planer om udvikling af havne.

Ændring 36

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

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

Ændring

(27) Med henblik på at sikre, at der findes en uafhængig klagemekanisme, bør et eller flere organer, der yder uafhængigt tilsyn, udpeges af hver medlemsstat. **Det bør være muligt for allerede bestående organer såsom konkurrencemyndigheder, domstole, ministerier eller ministerielle departementer, som ikke er knyttet til havnens forvaltningsorgan, at blive udpeget til dette formål.**

Ændring 37

Forslag til forordning Betragtning 28

Kommissionens forslag

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

Ændring

(28) **I tilfælde med tværnationale tvister eller klager** bør de forskellige **organer, som yder uafhængigt tilsyn, samarbejde med hinanden og** udveksle oplysninger om deres arbejde.

Ændring 38

Forslag til forordning Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(28a) Arbejdsforholdene i havnene har stor indflydelse på havnenes funktionsmåde. Det sektorielle sociale dialogudvalg for havne, der er oprettet på EU-plan, udgør derfor en ramme for arbejdsmarkedets parter til at skabe resultater, hvad angår arbejdets tilrettelæggelse og arbejdsvilkår samt forhold som sundhed og sikkerhed, uddannelse og kvalifikationer, Unionens politik om brændstoffer med lavt svovlindhold og sektorens tiltrækningskraft på yngre arbejdstagere og på kvindelige arbejdstagere.

Ændring 39

Forslag til forordning Betragtning 29

Kommissionens forslag

Ændring

(29) Med henblik på at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer af denne forordning og især for at fremme en ensartet anvendelse af miljøafgifter,

udgår

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

Ændring 40

Forslag til forordning Betragtning 30

Kommissionens forslag

Ændring

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

udgår

¹³ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Ændring 41

Forslag til forordning Betragtning 30 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(30a) Kommissionen opfordres til at fremsætte et lovgivningsforslag om lodsfrigtagelsescertifikater med henblik på at anspore til anvendelse af dem i alle medlemsstater og dermed forbedre effektiviteten i havnene og navnlig med henblik på at stimulere nærskibsfarten, når sikkerhedsforholdene tillader det. De specifikke krav for udstedelse af lodsfrigtagelsescertifikater bør fastsættes af medlemsstaterne på grundlag af en risikovurdering og bør tage hensyn til lokale forhold. Kravene bør være gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forholdsmæssige.

Ændring 42

Forslag til forordning Betragtning 31

Kommissionens forslag

Ændring

(31) Målene for denne forordning, nemlig at sikre **moderniseringen** af havnetjenester og passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension og den internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime

(31) Målene for denne forordning, nemlig at sikre **rammer for organiseringen** af havnetjenester og passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension og deres internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime

erhverv og kan derfor på grund af behovet for lige vilkår for alle i **EU** bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

erhverv og kan derfor på grund af behovet for lige vilkår for alle i **Unionen** bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. ***Unionens havne bør beskyttes mod tredjelandshavne, der ikke er underkastet samme organisations- og driftskriterier som i denne forordning.***

Ændring 43

Forslag til forordning Betragtning 31 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(31a) Arbejdsmarkedsforholdene i havnene har stor betydning for havnenes aktiviteter og funktionsmåde. Derfor bør det på EU-plan nedsatte sektorielle sociale dialogudvalg være i stand til at give arbejdsmarkedets parter i Unionen rammer for eventuelt at kunne vedtage fælles resultater vedrørende sociale anliggender i tilknytning til arbejdsmarkedsforhold i havne. Kommissionen bør i nødvendigt omfang befordre og støtte forhandlingerne samt tilbyde teknisk bistand til forhandlingerne, samtidig med at arbejdsmarkedets parters autonomi respekteres. Arbejdsmarkedets parter i Unionen bør have mulighed for at aflægge rapport om opnåede fremskridt, hvis de ønsker det, således at Kommissionen kan tage hensyn til disse resultater, når den aflægger rapport om virkningen af denne forordning.

Ændring 44

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

Kommissionens forslag

a) klare rammer for **adgang til markedet** for havnetjenester

Ændring

a) klare rammer for **organiseringen af** havnetjenester

Ændring 45

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) fælles bestemmelser om finansiell gennemsigthed og afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af forvaltningsorganerne eller leverandørerne af havnetjenester.

Ændring

b) fælles bestemmelser om finansiell gennemsigthed og afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af **de forvaltningsorganer** eller **leverandører** af havnetjenester, **der er omfattet af denne forordning.**

Ændring 46

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

Kommissionens forslag

c) oprensning

Ændring

udgår

Ændring 47

Forslag til forordning Artikel 1 - stk. 2 - afsnit 2a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 12, stk. 2, i denne forordning finder desuden også anvendelse på oprensning.

Ændring 48

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det centrale transeuropæiske transportnet, som er **defineret i bilag I i forordning XXX [forordningen om TEN-T-retningslinjer]**.

Ændring

3. Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, som er **anført i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013^{1a}**.

^{1a} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).**

Ændring 49

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3a. Denne forordning finder ikke anvendelse på havneanlæg, der lever op til de i stk. 1, litra a) og b), omhandlede principper.

Ændring 50

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3b. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende denne forordning på søhavne i det samlede transeuropæiske transportnet i regionerne i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 i TEUF. Hvis medlemsstaterne beslutter ikke at anvende

denne forordning på sådanne søhavne, underretter de Kommissionen om den beslutning.

Ændring 51

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2

Kommissionens forslag

2. "godshåndtering": organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, transport og midlertidig opbevaring af gods i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre merværditjenester i forbindelse med det håndterede gods

Ændring

2. "godshåndtering": organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, *surring, afsurring, stuvning*, transport og midlertidig opbevaring af gods i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke, *medmindre medlemsstaten bestemmer noget andet*, oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre merværditjenester i forbindelse med det håndterede gods

Ændring 52

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

2a. "kompetent myndighed": ethvert offentligt eller privat organ, som på vegne af lokale, regionale eller nationale myndigheder i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har beføjelse til at udføre aktiviteter i forbindelse med organisering og forvaltning af havneaktiviteter sammen med eller som alternativ til havnens forvaltningsorgan

Ændring 53

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 54

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5

Kommissionens forslag

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

Ændring

5. "havnens forvaltningsorgan" eller "havneforvaltningsorgan": ethvert offentligt eller privat organ, som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte havneinfrastrukturene og **om nødvendigt koordinere, udføre, organisere eller kontrollere de forskellige operatørers aktiviteter i den pågældende havn samt administrere og styre havnetrafikken og udviklingen af havneområdet**

Ændring 55

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag

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

Ændring

6. "fortøjning": tjenester i forbindelse med **sikker** læggen til og fra kaj **og omrokering af lasten**, som kræves for et søfartøj

Ændring 56

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Kommissionens forslag

8. "lodsning": sejlvejledningstjeneste til søfartøjer udført af en lods eller en lodsstation for at muliggøre fartøjets sikre ind- og udsejling i de vandveje, som giver adgang til havnen

Ændring

8. "lodsning": sejlvejledningstjeneste til søfartøjer udført af en lods eller en lodsstation for at muliggøre søfartøjets sikre ind- og udsejling i de vandveje, som giver adgang til havnen, **eller sikker navigation inde i havnen**

Ændring 57

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 9

Kommissionens forslag

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

Ændring

9. "havneinfrastrukturafgift": en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnens forvaltningsorgan og betales af operatører af søfartøjer eller fragtgodsejere for brugen af **infrastruktur**, faciliteter og tjenesteydelser, der gør det muligt for skibe at sejle ind og ud af havnen, herunder også de vandveje, som giver adgang til **havnen**, **hvis sådanne vandveje henhører under havneforvaltningsorganets retslige kompetenceområde**, samt for adgangen til ekspedition af passagerer og gods, **men**

Ændring 58

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 59

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 16

Kommissionens forslag

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

Ændring

16. "søhavn": et ***afgrænset*** område, der består af et landareal og vand, som ***forvaltes af havneforvaltningsorganet og består af infrastruktur og faciliteter, således*** at det først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer ***og personale***

Ændring 60

Forslag til forordning Artikel 2 – nr. 17

Kommissionens forslag

17. "bugsering": en bugserbåds bistand til et søfartøj for at muliggøre sikker ind- eller udsejling til og fra havnen ved at hjælpe søfartøjet med at manøvrere

Ændring

17. "bugsering": en bugserbåds bistand til et søfartøj for at muliggøre sikker ind- eller udsejling til og fra havnen ***eller sikker navigation i havnen*** ved at hjælpe søfartøjet med at manøvrere

Ændring 61

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1 – nr. 18

Kommissionens forslag

18. "vandvej, som giver adgang til en havn": adgang til havnen fra det åbne hav, såsom havneindsejlinger, sejlrender, floder, søkanaler og fjorde.

Ændring

18. "vandvej, som giver adgang til en havn": adgang til havnen fra det åbne hav, såsom havneindsejlinger, sejlrender, floder, havkanaler og fjorde, ***hvis en sådan vandvej hører under havnens forvaltningsorgans retslige kompetenceområde.***

Ændring 62

Forslag til forordning Kapitel II – overskrift

Kommissionens forslag

Markedsadgang

Ændring

Organisering af havnetjenester

Ændring 63

Forslag til forordning Artikel 3

Kommissionens forslag

Artikel 3

Fri udøvelse af befordringsvirksomhed

1. Fri udveksling af tjenesteydelser i søhavne, der er omfattet af denne forordning, gælder for de leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen, på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel.

2. Leverandører af havnetjenester har adgang til væsentlige havnefaciliteter det omfang, det er nødvendigt for at de kan udøve deres aktiviteter. Vilkårene for denne adgang skal være fair, rimelige og ikke-diskriminerende.

Ændring

udgår

Ændring 64

Forslag til forordning Artikel 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 3a

Fri organisering af havnetjenester

1. For så vidt angår denne forordning, kan den organisering af havnetjenester, der er omfattet af dette kapitel, være underlagt:

a) mindstekrav til leverandører af havnetjenester

b) begrænsning af antallet af leverandører

c) public service-forpligtelser

d) anvendelse af interne operatører

e) fri og åben adgang til markedet for

havnetjenester

2. I forbindelse med organisering af havnetjenester, jf. stk. 1, skal betingelserne i dette kapitel overholdes.

Ændring 65

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Havnens forvaltningsorgan kan kræve, at leverandører af havnetjenester skal opfylde mindstekravene for at udføre de pågældende havnetjenester.

Ændring

1. *Med forbehold af muligheden for at pålægge public service-forpligtelser, jf. artikel 8, kan havnens forvaltningsorgan eller den kompetente myndighed kræve, at leverandører af havnetjenester, herunder underleverandører, skal opfylde mindstekravene for at udføre de pågældende havnetjenester.*

Ændring 66

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. De mindstekrav, der er fastsat i stk. 1, *kan kun vedrøre* følgende aspekter, *hvor det er relevant:*

Ændring

2. De mindstekrav, der er fastsat i stk. 1, *vedrører* følgende aspekter:

Ændring 67

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

b) det udstyr, der er nødvendigt for at kunne levere den relevante havnetjeneste under normale og sikre forhold, *og hvorvidt* udstyret *kan vedligeholdes* i *tilstrækkelig* grad

Ændring

b) det udstyr, der er nødvendigt for *løbende* at kunne levere den relevante havnetjeneste under normale og sikre forhold, og *teknisk og finansiell kapacitet til at vedligeholde* udstyret i *den påkrævede* grad

Ændring 68

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ba) disponibiliteten af havnetjenester til alle brugere, ved alle fortøjningspladser og uden afbrydelse dag og nat, hele året rundt

Ændring 69

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

Ændring

c) overholdelsen af krav til søfartsikkerhed eller til sikkerhed og sikring i forbindelse med havnen, adgangen til havnen og havnens installationer og udstyr samt personers sikkerhed

c) overholdelsen af krav til søfartsikkerhed eller til sikkerhed og sikring i forbindelse med havnen, adgangen til havnen og havnens installationer og udstyr samt ***arbejdstageres*** og ***andre*** personers sikkerhed

Ændring 70

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

da) overholdelse af den nationale sociale lovgivning og arbejdsmarkedslovgivning i den medlemsstat, hvor den pågældende havn er beliggende, herunder bestemmelserne i kollektive overenskomster

Ændring 71

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

Kommissionens forslag

Ændring

***db) havnetjenesteleverandørens gode
renommé, som fastlagt af medlemsstaten***

Ændring 72

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

***3a. Implementeringen af denne
forordning må under ingen
omstændigheder fungere som grundlag
for at sænke det mindstekravniveau ved
udførelse af havnetjenester, der allerede
er blevet pålagt af medlemsstaterne eller
de kompetente myndigheder.***

Ændring 73

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændring

4. Hvor mindstekrav omfatter et specifikt lokalkendskab eller fortrolighed med lokale forhold, skal havnens forvaltningsorgan verificere, at der er passende adgang til ***relevant uddannelse*** på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, ***medmindre medlemsstaten sikrer tilstrækkelig adgang til sådan uddannelse.***

4. Hvor mindstekrav omfatter et specifikt lokalkendskab eller fortrolighed med lokale forhold, skal havnens forvaltningsorgan sikre, at der er passende adgang til ***information*** på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår.

Ændring 74

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 5

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

EUT: Indsæt venligst dato: 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

Ændring 75

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

5a. Af hensyn til sikkerheden til søs og beskyttelsen af miljøet kan medlemsstaten eller den kompetente myndighed kræve, at fartøjer, der anvendes til bugserings- eller fortøjningsoperationer, skal registreres i den medlemsstat, hvor den pågældende havn ligger, og føre dens flag.

Ændring 76

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændring

1. Havnens forvaltningsorgan skal

1. Havnens forvaltningsorgan ***eller den***

behandle leverandører af havnetjenester ens og handle på en gennemsigtig måde.

kompetente myndighed skal behandle leverandører af havnetjenester ens og handle på en gennemsigtig, *objektiv, ikke-diskriminerende og forholdsmæssig* måde.

Ændring 77

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Havnens forvaltningsorgan skal tildele eller nægte retten til at levere havnetjenester på grundlag af de mindstekrav, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 4, *senest en måned* efter at have modtaget en anmodning om tildeling af en sådan ret. Afslag skal begrundes behørigt ud fra objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forholdsmæssige kriterier.

Ændring

2. Havnens forvaltningsorgan *eller den kompetente myndighed* skal tildele eller nægte retten til at levere havnetjenester på grundlag af de mindstekrav, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 4. *Det skal den gøre inden for en rimelig tidsfrist og under ingen omstændigheder senere end fire måneder* efter at have modtaget en anmodning om tildeling af en sådan ret *og de nødvendige dokumenter*. Afslag skal begrundes behørigt ud fra objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forholdsmæssige kriterier.

Ændring 78

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. -1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

- 1. I de i artikel 9 i denne forordning nævnte tilfælde, hvor havneforvaltningsmyndigheden ikke er en ordregivende myndighed i den i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU^{1a} anførte betydning, finder denne artikel ikke anvendelse.

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af

Ændring 79

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. *Uanset artikel 3* kan havnens forvaltningsorgan begrænse antallet af leverandører af havnetjenester for en given havnetjeneste af en eller flere af de følgende grunde:

Ændring

1. *Med forbehold af de forskellige eksisterende modeller for organisering af havnetjenester* kan havnens forvaltningsorgan *eller den kompetente myndighed* begrænse antallet af leverandører af havnetjenester for en given havnetjeneste af en eller flere af de følgende grunde:

Ændring 80

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

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

Ændring

a) mangel på landareal eller landareal forbeholdt til anden brug, forudsat at havneforvaltningsorganet kan påvise, at det pågældende areal er en havnefacilitet, *der er væsentlig for at kunne yde havnetjenester*, og at begrænsningen *i givet fald* er i overensstemmelse med *afgørelser eller planer, der er* godkendt af havneforvaltningsorganet, og i givet fald eventuelle andre kompetente myndigheder i overensstemmelse med den nationale lovgivning

Ændring 81

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

Kommissionens forslag

Ændring

aa) knaphed på plads ved vandsiden, hvor dette udgør et væsentligt element for evnen til at yde den pågældende havnetjeneste på sikker og effektiv vis

Ændring 82

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

Kommissionens forslag

Ændring

ab) de karakteristiske træk ved havnetrafikken gør det umuligt for flere leverandører af havnetjenester at operere på økonomisk tilfredsstillende vilkår i havnen

Ændring 83

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

Kommissionens forslag

Ændring

ac) det er nødvendigt at sørge for, at der kan ydes sikre, beskyttede eller miljømæssigt bæredygtige havneoperationer

Ændring 84

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

3a. Enhver begrænsning af leverandørerne af havnetjenester skal følge en udvælgelsesprocedure, som skal være åben for alle interesserede parter, ikke-diskriminerende og gennemsigtig. Havnens forvaltningsorgan skal give alle berørte parter alle nødvendige oplysninger om den påtænkte tilrettelæggelse af udvælgelsesprøven og ansøgningsfristen samt om alle relevante tildelingskriterier og krav. Ansøgningsfristen skal være tilstrækkelig lang til at give de interesserede parter mulighed for at foretage en meningsfuld vurdering og udarbejde deres ansøgninger, under normale omstændigheder skal minimumsfristen være 30 dage.

Ændring 85

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændring

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

4. Når en havns forvaltningsorgan eller en kompetent myndighed leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, **træffer** medlemsstaten **de nødvendige foranstaltninger til at undgå interessekonflikter. I fravær af sådanne foranstaltninger** må antallet af leverandører ikke være mindre end to, **medmindre én af årsagerne i stk. 1 begrundet en begrænsning til en enkelt leverandør.**

Ændring 86

Forslag til forordning Artikel 7

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 7

udgår

Procedure for begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester

- 1. Enhver begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste i henhold til artikel 6 skal følge en udvælgelsesprocedure, som skal være åben for alle interesserede parter, ikke-diskriminerende og gennemsigtig.*
- 2. Hvis den skønnede værdi af havnetjenesten overstiger den tærskel, der er fastsat i stk. 3, anvendes reglerne for tildelingsproceduren, de proceduremæssige garantier og den maksimale varighed af koncessionerne, jf. direktiv .../... [koncessioner].*
- 3. Tærskelværdien og metoden til at fastsætte værdien af havnetjenesten skal være kravene i de relevante og gældende bestemmelser i direktiv .../... [koncessioner].*
- 4. Den udvalgte leverandør eller de udvalgte leverandører og havnens forvaltningsorgan indgår en havnetjenestekontrakt.*
- 5. I forbindelse med denne forordning skal en væsentlig ændring, som defineret i direktiv .../... [koncessioner], af bestemmelserne i en havnetjenestekontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny havnetjenestekontrakt og kræver en ny procedure, jf. stk. 2.*
- 6. Stk. 1 til 5 i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9.*
- 7. Denne forordning berører ikke direktiv .../... [koncessioner]¹⁵, direktiv .../... [offentlige forsyningsværker]¹⁶ og direktiv*

.../... [offentlige indkøb]¹⁷.

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

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

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

Ændring 87

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændring

1. Medlemsstaterne **udpeger den kompetente myndighed på deres område, der kan være havnens forvaltningsorgan, som har ret til** at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre **opfyldelse af mindst én af** følgende **betingelser**:

Ændring 88

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) tilgængelighed for alle brugere

Ændring

b) tilgængelighed for alle brugere, **i givet fald på lige vilkår**

Ændring 89

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

***ca) sikkerhed, beskyttelse eller
miljømæssig bæredygtighed ved
havneoperationer***

Ændring 90

**Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 1 – litra c b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

***cb) ydelse af tilstrækkelige
transporttjenester til offentligheden og
territorial samhörighed.***

Ændring 91

**Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 3**

Kommissionens forslag

Ændring

***3. Medlemsstaterne udpeger de
kompetente myndigheder inden for deres
område, som kan pålægge sådanne public
service-forpligtelser. Havnens
forvaltningsorgan kan være den
kompetente myndighed.***

udgår

Ændring 92

**Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 4**

Kommissionens forslag

Ændring

4. Når den kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til stk. 3, er forskellig fra havnens forvaltningsorgan, udøver den kompetente myndighed de beføjelser, der er fastsat i artikel 6 **og 7 vedrørende begrænsning af antallet af leverandører af**

4. Når den kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til stk. *1 i denne artikel*, er forskellig fra havnens forvaltningsorgan, udøver den kompetente myndighed de beføjelser, der er fastsat i artikel 6 vedrørende begrænsning af antallet af

havnetjenester på grund af public service-forpligtelser.

leverandører af havnetjenester på grund af public service-forpligtelser.

Ændring 93

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Hvis en **kompetent myndighed** beslutter at pålægge public service-forpligtelser i alle medlemsstatens søhavne, som er omfattet af denne forordning, anmelder den kompetente myndighed disse forpligtelser til Kommissionen.

Ændring

5. Hvis en **medlemsstat** beslutter at pålægge public service-forpligtelser i alle medlemsstatens søhavne, som er omfattet af denne forordning, anmelder den kompetente myndighed disse forpligtelser til Kommissionen.

Ændring 94

Forslag til forordning

Artikel 8 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. I tilfælde af afbrydelse af havnetjenester, for hvilke der er public service-forpligtelse, eller når der er umiddelbar risiko for en sådan situation, kan den kompetente myndighed træffe nødforanstaltninger. En nødforanstaltning kan bestå i en direkte tildeling, hvorved tjenesten tildeles til en anden leverandør i en periode på op til ét år. I løbet af denne periode skal den kompetente myndighed enten indlede en ny procedure for at udvælge en leverandør af havnetjenester **i henhold til artikel 7**, eller **myndigheden skal** anvende artikel 9.

Ændring

6. I tilfælde af afbrydelse af havnetjenester, for hvilke der er public service-forpligtelse, eller når der er umiddelbar risiko for en sådan situation, kan den kompetente myndighed træffe nødforanstaltninger. En nødforanstaltning kan bestå i en direkte tildeling, hvorved tjenesten tildeles til en anden leverandør i en periode på op til ét år. I løbet af denne periode skal den kompetente myndighed enten indlede en ny procedure for at udvælge en leverandør af havnetjenester eller anvende artikel 9.
Kollektive faglige aktioner, der gennemføres i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den respektive medlemsstat og/eller gældende aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, betragtes ikke som en afbrydelse af havnetjenester, over for hvilken der kan træffes nødforanstaltninger.

Ændring 95

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

1. *Havnens forvaltningsorgan eller* den kompetente myndighed kan beslutte at levere en havnetjeneste *selv eller ved hjælp af* en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene, *forudsat at artikel 4 gælder ligeligt for alle operatører, der leverer den pågældende tjeneste.* I så fald skal leverandøren af havnetjenester betragtes som en intern operatør i forbindelse med denne forordning.

Ændring 96

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 97

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

3. Den interne operatør må **i de i artikel 8 omhandlede tilfælde** kun udføre den tildelte havnetjeneste i den eller de havne, hvor operatøren har fået overdraget at levere havnetjenesten.

Ændring 98

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med forbehold af national lovgivning og EU-ret, herunder kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, **kan havnens forvaltningsorgan kontraktligt kræve**, at den udpegede leverandør af havnetjenester, **som er udpeget i henhold til proceduren i artikel 7, såfremt denne er forskellig fra den etablerede leverandør af havnetjenester**, giver personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Ændring

2. Med forbehold af national lovgivning og EU-ret, herunder **repræsentative** kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, **kræver den kompetente myndighed, at** den udpegede leverandør af havnetjenester giver personale **arbejdsvilkår på grundlag af bindende nationale, regionale eller lokale sociale standarder. I tilfælde af overførsel af personale som følge af en ændring af tjenesteleverandør, skal det** personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af havnetjenester, **have de samme** rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Ændring 99

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. **Hvis** havnens forvaltningsorganer kræver, at leverandører af havnetjenester

Ændring

3. Havnens forvaltningsorganer **eller den kompetente myndighed** kræver, at **alle**

skal overholde *visse* sociale standarder *for så vidt angår levering af havnetjenester*, skal det i udbudsdokumenter og havnetjenestekontrakter angives, hvilke ansatte det drejer sig om, og ligeledes anføres gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, på hvilke de ansatte anses for at være tilknyttet havnetjenesterne.

leverandører af havnetjenester skal overholde *alle* sociale og *arbejdsmarkeds*mæssige standarder *som fastsat i EU-ret og/eller national ret samt gældende kollektive overenskomster i overensstemmelse med national sædvane og traditioner*. Hvis der i forbindelse med ydelsen af relevante havnetjenester sker en overførsel af personale, skal det i udbudsdokumenter og havnetjenestekontrakter angives, hvilke ansatte det drejer sig om, og der skal ligeledes anføres gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, på hvilke de ansatte anses for at være tilknyttet havnetjenesterne.

Ændring 100

Forslag til forordning Artikel 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 10a

Oplæring og arbejdstagerbeskyttelse

1. Arbejdsgiveren drager omsorg for, at de ansatte modtager den fornødne oplæring, hvormed de erhverver et solidt kendskab til de forhold, hvorunder arbejdet skal udføres, og for, at de ansatte er behørigt oplært i at håndtere de farer, der kan være forbundet med deres arbejde.

2. Det sektorielle sociale dialogudvalg for havne på EU-plan opfordres til, i fuld respekt for arbejdsmarkedets parter autonomi, at udvikle retningslinjer for fastlæggelsen af oplæringskrav til forebyggelse af ulykker og sikring af det højst mulige niveau med hensyn til sikkerhed og beskyttelse for arbejdstagere. Sådanne oplæringskrav skal ajourføres regelmæssigt med henblik på løbende at nedbringe hyppigheden af ulykker på

arbejdspladsen.

3. Arbejdsmarkedets parter opfordres til at udvikle modeller, der sikrer balance mellem dels udsvingene i efterspørgslen på havnearbejde og den fleksibilitet, som kræves i havneoperationer, og dels kontinuitet i og beskyttelse af beskæftigelsen.

Ændring 101

Forslag til forordning Artikel 11

Kommissionens forslag

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

Ændring

Med undtagelse af artikel 10a, finder dette kapitel og overgangsbestemmelserne i artikel 24 ikke anvendelse på godshåndterings- og passagertjenester **og lodsning**.

Ændring 102

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for **hver enkelt havnetjeneste** og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:

Ændring

2. Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester **eller oprensningsarbejde**, skal det føre separate regnskaber for **denne pågældende offentligt finansierede aktivitet eller investering** og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:

Ændring 103

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Hvis forvaltningsorganet for en havn eller en sammenslutning af havne selv udfører oprensningsarbejde og modtager offentlige midler for denne virksomhed, skal den ikke udføre oprensningsarbejde i andre medlemsstater.

Ændring 104

**Forslag til forordning
Artikel 12 – stk. 3**

Kommissionens forslag

Ændring

3. De offentlige midler, der er omhandlet i stk. 1, omfatter også aktiekapital eller kvasikapital, tilskud, som ikke skal tilbagebetales eller som kun skal tilbagebetales under bestemte omstændigheder, lån, herunder overtræk og forskud på kapitaltilførsler, garantier, der af de offentlige myndigheder er givet til havneforvaltningsorganet, ***udbetalt udbytte og tilbageholdt overskud*** eller enhver anden form for offentlig støtte.

3. De offentlige midler, der er omhandlet i stk. 1, omfatter også aktiekapital eller kvasikapital, tilskud, som ikke skal tilbagebetales eller som kun skal tilbagebetales under bestemte omstændigheder, lån, herunder overtræk og forskud på kapitaltilførsler, garantier, der af de offentlige myndigheder er givet til havneforvaltningsorganet, eller enhver anden form for offentlig støtte.

Ændring 105

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 106

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning alle yderligere oplysninger til rådighed for Kommissionen og **den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed**, som disse finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning. Oplysningerne fremsendes inden to måneder efter datoen for anmodningen.

Ændring

5. Havnens forvaltningsorgan stiller **i tilfælde af en formel klage og** efter anmodning alle yderligere oplysninger til rådighed for Kommissionen **og det i henhold til artikel 17 udpegede organ**, som disse finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning. Oplysningerne fremsendes inden to måneder efter datoen for anmodningen.

Ændring 107

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 7 a (nyt)

7a. Medlemsstater kan beslutte, at stk. 2 i denne artikel ikke finder anvendelse på de af deres havne i det samlede net, som ikke opfylder kriterierne i artikel 20, stk. 2, litra a) eller b), i forordning (EU) nr. 1315/2013, i tilfælde af uforholdsmæssigt store administrative byrder, forudsat at eventuelle modtagne offentlige midler og anvendelsen heraf til at levere havnetjenester forbliver helt gennemsigtige i regnskabssystemet. Hvis medlemsstaterne beslutter det, skal de informere Kommissionen herom, før deres afgørelse træder i kraft.

Ændring 108

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

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

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

Ændring 109

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 110

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 111

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændring

4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med **havnes økonomiske strategi og havnes fysiske planlægningspolitik i forbindelse med visse kategorier af** brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet. Kriterierne for differentierede afgifter skal være **fair**, ikke-diskriminerende **med hensyn til nationalitet** og skal overholde **reglerne om statsstøtte og konkurrence. Havnens forvaltningsorgan kan tage hensyn til eksterne omkostninger, når den fastsætter afgifterne. Havnens forvaltningsorgan kan differentiere infrastrukturafgifterne i overensstemmelse med forretningspraksis.**

Ændring 112

**Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 5**

Kommissionens forslag

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.

Ændring

udgår

Ændring 113

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 6

Kommissionens forslag

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

Ændring

6. Havnens forvaltningsorgan underretter **på gennemsigtig vis** havnebrugerne og repræsentanter eller sammenslutninger af havnebrugere om strukturen af og de kriterier, der benyttes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifters størrelse. Havnens forvaltningsorgan underretter havneinfrastrukturbrugerne om alle ændringer af havneinfrastrukturafgifternes størrelse, struktur eller kriterierne, der anvendes til at fastlægge sådanne afgifter, mindst tre måneder i forvejen. **Havnens forvaltningsorgan er ikke forpligtet til at oplyse om differentieringer af afgifter, der er et resultat af individuelle forhandlinger.**

Ændring 114

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 115

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

udgår

Ændring 116

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændring

2. Havnens forvaltningsorgan **sikrer, at der etableres hensigtsmæssige mekanismer til høring af brugerne, herunder relevante indbyrdes forbundne transportvirksomheder. Forvaltningsorganet hører havnebrugerne i tilfælde af væsentlige ændringer af havnens infrastrukturafgifter. Havnetjenesteleverandørerne skal give havnebrugerne tilstrækkelig information om strukturen i havnetjenestegebyrerne og de kriterier, der anvendes til at fastsætte dem. Interne operatører, der yder tjenester i henhold til en public service-forpligtelse og de i artikel 6, stk. 1, litra b) omhandlede leverandører af havnetjenester hører hvert år **og** forud for fastsættelsen af havnetjenestegebyrer havnebrugerne** om gebyrernes struktur og størrelse. Havnens forvaltningsorgan stiller **passende mekanismer** til rådighed til

sådanne høringer og skal underrettes om resultaterne af høringen af leverandørerne af havnetjenester.

De i dette stykke nævnte forpligtelser skal kunne pålægges organer, der allerede er etableret i havnen, herunder organer med en anderledes sammensætning.

Ændring 117

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. Havnens forvaltningsorgan hører regelmæssigt interesseparter, *såsom virksomheder etableret i havnen, leverandører af havnetjenester, operatører af søfartøjer, godsejere, landtransportoperatører og offentlige myndigheder* i havneområdet om følgende:

Ændring

1. Havnens forvaltningsorgan hører regelmæssigt *de relevante* interesseparter i havneområdet *samt i givet fald offentlige myndigheder med ansvar for planlægning af infrastruktur* om følgende:

Ændring 118

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ca) konsekvenserne af planlægning og beslutninger vedrørende fysisk planlægning, for så vidt angår miljøresultater

Ændring 119

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 1 – litra c b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

cb) foranstaltninger til at sikre og forbedre sikkerheden i havneområdet, herunder havnearbejdernes sundhed og sikkerhed, samt information om havnearbejdernes adgang til uddannelse.

Ændring 120

**Forslag til forordning
Artikel 17 – overskrift**

Kommissionens forslag

Ændring

Uafhængig tilsynsmyndighed

Uafhængigt tilsyn

Ændring 121

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændring

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

1. Medlemsstaterne sikrer, at ***der er etableret effektive uafhængige mekanismer til at behandle klager*** for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning.
Medlemsstaterne udpeger en eller flere organer til dette formål.

Ændring 122

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 2**

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 123

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

3. **Medlemsstaterne sikrer, at havnebrugere og andre relevante interesserede parter informeres om, hvor og hvordan der indgives klage, herunder angivelse af de organer, der er godkendt til at behandle klager, jf. artikel 12, stk. 5, artikel 13, stk. 3, og artikel 14, stk. 7.**

Ændring 124

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 125

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 5**

Kommissionens forslag

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

Ændring

5. I det tilfælde, at en part med legitime interesser indgiver en formel klage, har det relevante organ, der fører uafhængigt tilsyn, ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de **nødvendige** oplysninger.

Ændring 126

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 6**

Kommissionens forslag

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

Ændring

udgår

Ændring 127

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændring

udgår

Ændring 128

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 8

Kommissionens forslag

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

Ændring

8. Afgørelser fra det relevante organ, der fører uafhængigt tilsyn, har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.

Ændring 129

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 9

Kommissionens forslag

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

Ændring

9. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om *de mekanismer og procedurer, der er fastlagt for at opfylde denne artikels stk. 1 og 2 senest ... og underretter den *øjeblikkeligt* om eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de *relevante organer* på sit websted.**

EUT: Indsæt venligst dato: 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

Ændring 130

Forslag til forordning Artikel 18

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 18

udgår

Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder

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

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

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

4. Oplysninger, der af den uafhængige tilsynsmyndighed betragtes som fortrolige

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

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

Ændring 131

Forslag til forordning Artikel 19 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder, af havnens forvaltningsorgan, eller af **det i henhold til artikel 17 udpegede organ**, til en klageinstans, der er uafhængig af de involverede parter. Denne klageinstans kan være en domstol.

Ændring 132

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

EUT: Indsæt venligst dato: 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

Ændring 133

Forslag til forordning Artikel 21

Kommissionens forslag

Artikel 21

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage de delegerede retsakter, jf. artikel 14, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.

3. Den i artikel 14 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et

Ændring

udgår

senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 14 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 134

Forslag til forordning Artikel 22

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 22

udgår

Udvalgsprocedure

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

Ændring 135

Forslag til forordning Artikel 23

Kommissionens forslag

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

Ændring

Med henblik på evaluering af, hvordan denne forordning fungerer og virker, forelægges der periodiske rapporter for Europa-Parlamentet og Rådet. Senest den ..., forelægger Kommissionen sin første rapport og derefter periodiske rapporter hvert tredje år, eventuelt ledsaget af relevante forslag. I Kommissionens rapporter skal der tages højde for fremskridt, der er opnået i det sektorielle sociale dialogudvalg for havne på EU-plan.*

** EUT: Indsæt venligst dato: fire år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.*

Ændring 136

Forslag til forordning Artikel 25

Kommissionens forslag

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

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

Ændring

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra den ...*.

EUT: Indsæt venligst dato: 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.