



Brüsszel, 2016. március 17.
(OR. en)

6885/16

**Intézményközi referenciaszám:
2013/0157 (COD)**

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

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról – Az Európai Parlament eljárásának eredménye (Strasbourg, 2016. március 7–10.)

I. BEVEZETÉS

Knut FLECKENSTEIN (S&D) előadó a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) nevében egy 136 módosítást tartalmazó jelentést nyújtott be a rendeletjavaslatra vonatkozóan.

Ezenfelül képviselőcsoportok, illetve 40 vagy annál is több képviselőt számláló csoportosulások 20 módosítást terjesztettek elő (a 137. módosítást az EFDD, a 138–145. módosítást a Zöldek/EFA, a 150–156. módosítást az ECR, a 146–149. módosítást pedig 40 vagy több képviselő). A 148. módosítás a bizottsági javaslat elutasítását indítványozta.

II. VITA

A javaslatról folytatott vitára 2016. március 7-én került sor.

A vitát az előadó, Knut FLECKENSTEIN (S&D – DE) nyitotta meg. Az előadó:

- meg van győződve arról, hogy a jelenlegi javaslat a korábban elbukott javaslatoknál jobb és támogatható, és hogy meg kell kezdeni a tárgyalásokat a Tanáccsal:
 - egyértelműen más ez a javaslat, amely nem él vissza a versenyképesség növelésének vágyával, hogy liberális ideológiai célkitűzéseket valósítson meg. A javaslat középpontjában nem az áll, hogy mindenáron előírjuk a kötelező piacnyitást, hanem inkább a kikötők jobb szervezése, adott esetben akár a szolgáltatók korlátozásával;
 - a javaslatban szerepel a versenyképesség fokozása, a nagyobb átláthatóság, a kikötők autonómiája, a nem bürokratikus módszerekkel történő nyomon követés, és a javaslat a tisztes foglalkoztatás (többek között képzés) biztosítására vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz;
- üdvözölte a biztos részéről az együttműködést és a gyakorlatias hozzáállást, valamint azt, hogy az érdekelt felekkel széles körű konzultációt folytattak;
- hangsúlyozta, hogy a kikötőket képviselő szervezetek támogatják a jelentését, de elismerte, hogy nem mindegyik meggyőződéssel. Az egyesült királysági kikötők magánkikötők lévén úgy vélekednek, hogy a javaslatnak nem kellene rájuk vonatkoznia, a lengyel terminálüzemeltetők a nagyobb átláthatóság miatt ellenzik a javaslatot, és a hajótulajdonosok sem lelkesednek, mivel a javaslat akadályozni fogja őket abban, hogy olcsó munkaerőt alkalmazzanak;
- kijelentette, hogy ahhoz, hogy a tárgyalások sikerrel záruljanak, mindkét félnek, tehát a Tanácsnak is rugalmasnak kell lennie, Margrethe Vestager biztosnak pedig ésszerű javaslattal kell előállnia a kikötőknek nyújtandó állami támogatással összefüggő csoportmentességekkel kapcsolatban.

Violeta BULC biztos:

- üdvözölte a TRAN-bizottság jelentését, és reményét fejezte ki aziránt, hogy a háromoldalú egyeztetések hamarosan megkezdődhetnek, emlékeztetve arra, hogy a holland elnökség érdeklődve várja a javaslat megtárgyalását;
- hangsúlyozta, hogy a javaslatnak kiemelt helye van a Bizottság 2016-os munkaprogramjában, mivel a kikötők szerepe alapvető a közlekedési rendszerben és gazdasági szempontból is. A kikötők olyan értékes vagyont képviselnek, amelyet meg kell óvni és meg kell erősíteni, ami a bizottsági javaslat célja:

- a rendelet gondoskodni fog a közpénzek kikötők általi felhasználásának pénzügyi átláthatóságáról, egyenlő versenyfeltételeket teremtve ezáltal az európai kikötők számára. A Bizottság jelenleg dolgozik az általános csoportmentességi rendeleten, amelynek értelmében egyes kikötői beruházások mentesülnének az állami támogatásra vonatkozó szabályok alól, a Bizottság tevékenységének fókuszába pedig a kritikus esetek kerülhetnének. Az első változat konzultáció céljából való közzétételére még ugyanaznap sor került;
- a javaslat egyértelműbbé teszi majd a kikötői szolgáltatások szervezését és pályáztatását, és változtat majd a mostani helyzeten, amelyben a szakpolitikát ténylegesen a Szerződésekben foglalt elveknek megfelelően az Európai Bíróság határozza meg eseti alapon;
- a dekarbonizációs stratégia szempontjából fontos a kikötők vonzóbbá tétele, mivel ez lényeges ahhoz, hogy alternatívákat teremtsünk a zsúfolt autópályák helyett, és hogy elkerüljük a szükségtelen szárazföldi és tengeri forgalmat;
- kiemelte, hogy a javaslat széles körű támogatást élvez, nevezetesen a TRAN-bizottság, az európai kikötői ágazatot képviselő valamennyi nagyobb szervezet, a szakszervezetek, a kikötői hatóságok, a kikötői terminálok üzemeltetői és a kikötői szolgáltatók részéről is;
- szót emelt a teljes körű szociális párbeszéd, valamint a munkavállalók megfelelőbb képzése és biztonsága mellett;
- hangsúlyozta, hogy a rendelet nem ír elő uniformizált megközelítést, hiszen Európában minden kikötő más és más. A javaslat valamennyi szervezési formával összeegyeztethető, beleértve a magánkikötőket is. Nem ír elő egyetlen követendő mintát;
- a javaslatot ért egyes bírálatokra válaszul kijelentette, hogy hajlandó megvizsgálni a háromoldalú egyeztetés során a kikötői díjakra vonatkozó rendelkezéseket, továbbá megoldást keresni a magánkikötők problémájára (ez azonban nem vezethet erőfölénnyel való visszaéléshez vagy a verseny torzulásához), és egyértelműbbé tenni egyes szociális rendelkezéseket.

Az EPP nevében felszólaló Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL):

- emlékeztetett arra, hogy a kikötők a növekedés egyik legfontosabb motorját jelentik, mivel az EU-ban az uniós kereskedelem oroszánrész a tengeri csatornákon keresztül zajlik;
- üdvözölte a javaslatot, amely hozzájárul az európai gazdasághoz és a belső piachoz, és kiemelte, hogy a javaslat a kikötői szolgáltatások általános színvonalának javítását célozza a korszerűsítés révén, és növelve többek között a pénzügyi átláthatóságot és a jogbiztonságot. A kikötők nagyobb autonómiát élveznek majd a kikötői díjak meghatározásában, ami fokozza majd a versenyt egyrészt az uniós kikötők körében, másrészt a harmadik országbeli kikötők viszonylatában is. A javaslat figyelembe vette a kisebb kikötők helyzetét is, enyhítve a rájuk nehezedő bürokráciát.

Az S&D nevében felszólaló Lucy ANDERSON (UK):

- a munkáspárti képviselők nevében kijelentette, hogy a javaslat elutasítását ajánlja. Az említett képviselők nem ellenzik azt az elképzelést, hogy a kikötőkre vonatkozóan fokozatos, kiegyensúlyozott uniós intézkedéseket vezessenek be. A javaslatnak azonban az előadó elismerésre méltó erőfeszítései és a TRAN-bizottság módosításai ellenére sem sikerül ezt elérnie. Vannak benne jó rendelkezések a képzéssel, a bevált gyakorlatok alkalmazásának ösztönzésével, a pályáztatásra vonatkozó minimumkövetelményekkel kapcsolatban, ez azonban mindent összevetve nem elegendő;
- konkrétan bírálta:
 - a kikötői díjak szabályozására vonatkozó rendelkezéseket, amelyek továbbra is adminisztratív terhet jelentenek majd a kikötők számára, és amelyek nem biztosítanak a jogi egyértelműséget;
 - hogy az új intézményközi megállapodás ellenére 2012 óta nem került sor aktualizált hatásvizsgálatra;
 - hogy a szakszervezeteknek a jogszerű szervezett fellépéshez való jogát nem védi kellőképp a 8. cikk, a 10. cikk pedig nem gondoskodik a személyzet kötelező átvételéről;
 - hogy a javaslat nem írja elő a kikötők számára, hogy külön konzultáljanak a környezetvédelmi szakértőkkel és a helyi közösségekkel.

Az ECR nevében felszólaló Peter VAN DALEN (NL):

- kijelentette, hogy az előadó, az EPP, az ALDE és az ECR képviselőcsoport kitűnő eredményt ért el, és a pragmatikus hozzáállást is megköszönte:
 - az eredeti javaslathoz képest kevesebb bürokrácia és szociális teher nehezedik a kikötőkre;
 - a kikötők dönthetik el, hogy hogyan szerveződnek. Most Európa alkalmazkodik a tagállamok különböző régióiban fennálló helyzethez, és nem fordítva;
 - a kötelező piacnyitás már lekerült a napirendről;
 - a javaslat mentességet biztosít a magánkikötők számára, külön figyelembe véve ezáltal az egyesült királysági kikötők helyzetét;
- nem tartotta bölcs dolognak a javaslat elutasítását. Akkor ugyanis felmerül majd annak a veszélye, hogy a versenyszabályokat maradéktalanul alkalmazzák a kikötőkre, ami problémákhoz vezetne. Éppen ezért mindenkit – a saját képviselőcsoportját is beleértve – a javaslat támogatására szólított fel.

Az ALDE nevében felszólaló Gesine MEISSNER (DE):

- emlékeztetett arra, hogy az európai kikötők különbözősége miatt igen nehéz volt kiegyensúlyozott kikötői jogszabálysomagot alkotni. Ez már a harmadik kísérlet, így reményét fejezte ki aziránt, hogy ezúttal sikeres lesz a javaslat;
- úgy vélekedett, hogy az előadó megtalálta a megfelelő egyensúlyt és az arany középutat, amit az S&D és az ECR képviselőcsoport nevében felszólalók kijelentései is alátámasztanak: az egyik felszólaló szerint a javaslat a szociális jogokat illetően nem megy elég messzire, a másik szerint viszont túl messzire megy;

- kijelentette, hogy az ALDE-képviselőcsoportban nem mindenki elégedett a javaslatban szereplő mentességek (a kezelési szolgáltatások és a révkalauzok kihagyása, bizonyos egyéb szolgáltatásokkal kapcsolatos fenntartások) okán, de az a vélekedés, hogy a javaslat megfelelő alap a továbbiakhoz;
- hangsúlyozta, hogy előbbre kell lépni a javaslattal annak érdekében, hogy a munkavállalók számára jó feltételeket biztosítva és a kikötői beruházásokhoz ösztönzőket kínálva, legyen néhány közös szabály, pénzügyi átláthatóság és némileg nagyobb verseny az ágazatban. A javaslathoz sikerült ezt megvalósítani.

Az EUL/NGL nevében felszólaló Sztélisz Kúloglu (EL):

- üdvözölte a Bizottság javaslatán végzett javításokat, amely eredetileg csak a kikötők szervezésére és a pénzügyi átláthatóságra vonatkozott. Az érdekelt feleknek és különösen a szakszervezeteknek köszönhetően ez már egy más, támogatható javaslat;
- úgy érvelt, hogy az egészség és biztonság szempontjából megfelelő szintű védelmet nyújt a munkavállalóknak, megerősíti az oktatáshoz és a képzéshez való jogukat, továbbá gátat szab a munkakörülmények további rontásának;
- kiemelte, hogy a javaslat kiterjed a kikötői szolgáltatások környezeti fenntarthatóságára is.

A Zöldek/EFA nevében felszólaló Keith TAYLOR (UK):

- kidolgozatlanak és hatástalannak minősítette a javaslatot, és a parlamenti képviselőket a jelentés elutasítására szólította fel;
- kijelentette, hogy a kikötői szolgáltatásokról szóló rendeletjavaslathoz a szerényebb célkitűzések ellenére most sem sikerült kezelnie az európai kikötők kapcsán felmerülő valódi kérdéseket, mindenekelőtt azt, hogy a közlekedési ágazatban nagyobb fokú fenntarthatóságot kell megvalósítani. Ezzel összefüggésben a Zöldek a tengeri kikötőket inkább egy fenntartható közlekedéspolitika tágabb keretébe ágyaznák, amely számos szempontot kiterjedne;
- elismerte a pénzügyi átláthatóságra vonatkozó rendelkezések szükségességét, azok azonban szerinte nem elégségesek ahhoz, hogy jogbiztonságot teremtsenek az ágazat számára. Ez abból fakad, hogy szoros kapcsolat van a pénzügyi átláthatóság és a Bizottság állami támogatásra vonatkozó, tervezett iránymutatásai, illetve a kikötőket érintő csoportmentességek között. Ez utóbbit a kikötőkről szóló javaslattal egyidejűleg kellett volna kidolgozni és nem csak 2017-ben elfogadni.

Az EFDD nevében felszólaló Jill SEYMOUR (UK):

- elmondta, hogy a kikötői szolgáltatásokról szóló rendeletre az Egyesült Királyságban nincs szükség és azt az ország nem is akarja, mivel az Egyesült Királyság a kontinentális Európa nagy részétől eltérően igen versenyképes, javarészt magánkézben lévő kikötőkkel rendelkezik;
- kijelentette, hogy a brexitről szóló június 23-i népszavazáson az Egyesült Királyság népe a kilépésre szavaz majd és fel fog szabadulni az EU által előírt túlzó szabályok, rendeletek és bürokrácia alól, és csatlakozik a világ többi részéhez.

Az EFN nevében felszólaló Marie-Christine ARNAUTU (FR):

- kijelentette, hogy a kikötői szolgáltatások liberalizációja tengerikígyóvá dagadt, már két sikertelen kísérletet is maga mögött tudva;
- a Bizottság javaslatát elfogadhatatlannak tartotta. A javaslat egyfelől uniformizálni kívánja a különféle szervezésű nagy európai kikötőket, ezáltal megakadályozva a tagállamokat és a kikötők üzemeltetőit abban, hogy a tapasztalataik szerint alakítsák ki a szolgáltatásaikat. Másfelől a versenyképesség és a beruházások vonzása ürügyén bizonyos szolgáltatások liberalizációjának szükségességére helyezi a hangsúlyt. Ez azzal a káros hatással járna, hogy a tagállamok nem írhatnák elő, hogy bizonyos szolgáltatásokat biztonsági okokból nemzeti lobogó alatt kelljen nyújtani;
- elismerte, hogy a TRAN-bizottság módosításai között vannak pozitívak is, de mindent összevetve, a javaslat kiüresedett. Miért kellene mindenáron harmonizálni, és tényleg azt akarjuk, hogy a kikötőinket lassacskán felvásárolják a külföldi befektetők, mint a pireuszi kikötőt? A képviselőcsoportja a Bizottság javaslata és a TRAN-bizottság jelentése ellen fog majd szavazni.

Az ezt követő felszólalók hozzászólásainak középpontjában szintén az EU területén található kikötők különbözősége, a kikötői szolgáltatások liberalizációja és a szociális védelem állt. Míg a legtöbb felszólaló igazodott a képviselőcsoportja nevében felszólalókhöz, voltak, akik különvéleményt fogalmaztak meg:

- Luis de GRANDES PASCUAL (EPP – ES) kijelentette, hogy az EPP képviselőcsoport spanyol tagjai a jelentés ellen fognak szavazni, mivel az nem egyeztethető össze a spanyolországi kikötők jelenlegi szervezésével, ellentétben az általános érdekekkel, és nem tartja tiszteletben a tagállamok alkotmányos rendelkezéseit.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (EPP – PL) cáfolta azt a véleményt, hogy a lengyel kikötőkben gond lenne az átláthatósággal. A probléma az, hogy a rendelet nem veszi figyelembe az EU területén található egyes kikötők sajátos jellegét, és abból indul ki, hogy a tagállami szinten hozott intézkedéseknél jobb a közös európai megközelítés. Ezzel nem tudott egyetérteni, és a lengyel delegáció a javaslat ellen szavaz majd.
- Inés AYALA SENDER (S&D – ES) kijelentette, hogy nem tud igennel szavazni az állami támogatással kapcsolatos tervezett mentességek miatt. Korábban azt remélte, hogy az új kikötői szabályok megszüntetik majd a nagymértékben állami támogatásból finanszírozott, hagyományosan gazdag északi kikötők és az állami támogatásban nem részesülő déli kikötők között folyó tisztességtelen versenyt. Ráadásul a kikötői díjakra vonatkozó rendelkezések problémát jelentenek majd a spanyol rendszer számára.
- Jacqueline FOSTER (ECR – UK) kijelentette, hogy a képviselőcsoport egyesült királysági és lengyel tagjai a javaslat elutasítását támogatják majd. A kikötők közötti verseny nagyobb hatékonyságra ösztönöz, mint a kikötők belső eljárásait előíró szabályozás. A Bizottság javaslata túlságosan bürokratikus, és nem tud jól beleilleszkedni az Egyesült Királyság privatizált és piacvezérelt kikötőinek rendszerébe.
- Rosa D'AMATO (EFDD – IT) azzal az érveléssel méltatta a javaslatot, hogy az kielégítő módon veszi figyelembe a tagállami különbségeket, és egyúttal szociális dimenzióval is gazdagítja a kikötőpolitikát.

II. SZAVAZÁS

A 2016. március 8-i plenáris ülésen tartott szavazás során elfogadták a TRAN-bizottság által megszavazott 136 módosítást. Egyéb módosítás elfogadására nem került sor. A Bizottság javaslatának elutasításáról szóló 148. módosítást 243 parlamenti képviselő támogatta.

A jogalkotási állásfoglalásról való szavazást egy későbbi ülésre halasztották, így az Európai Parlament első olvasata nem zárult le, nyitva hagyva ezzel annak lehetőségét, hogy az első olvasat során megállapodás szülessen. Az Európai Parlament eljárási szabályzata 61. cikkének (2) bekezdése értelmében az ügyet visszautalták a Nemzetközi Kereskedelmi Bizottsághoz.

Az elfogadott módosítások¹ a mellékletben szerepelnek.

¹ Annak érdekében, hogy jelezzük a Bizottság javaslatán végzett módosításokat, a parlamenti módosításokat megjelöltük. A bizottsági javaslatba beillesztett szövegrészek *félkövér, dőlt betűvel* szedve jelennek meg. A törölt szövegrészeket „■” szimbólum jelöli.

A kikötői szolgáltatások piacra jutása és a kikötők pénzügyi átláthatósága *I**

Az Európai Parlament 2016. március 8-án elfogadott módosításai a kikötői szolgáltatások piacára való bejutását és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Módosítás 1

Rendelethez irányuló javaslat

Cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A
TANÁCS RENDELETE

a kikötői szolgáltatások **piacára való bejutást** és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A
TANÁCS RENDELETE

a kikötői szolgáltatások **megszervezését** és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

Módosítás 2

Rendelethez irányuló javaslat

1 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A kikötők hozzájárulhatnak az európai iparágak hosszú távú versenyképességéhez a világ piacain, hozzáadott értéket és munkahelyeket teremtve az Unió valamennyi part menti régiójában. A tengeri szállítási ágazatot

² Az ügyet a 61. cikk (2) bekezdésének második albekezdése alapján visszautalták az illetékes bizottsághoz újratárgyalásra. (A8-0023/2016).

érintő kihívások – például a fenntartható szállítási és logisztikai lánc hiányosságainak – kezelése érdekében elengedhetetlen, hogy „A kikötők mint a növekedés motorjai” című bizottsági közleményben foglalt, az adminisztráció egyszerűsítésével kapcsolatos intézkedések végrehajtására e rendelet végrehajtásával párhuzamosan kerüljön sor. A kikötői késedelmekhez vezető, vámkezeléshez kapcsolódó igazgatási eljárások összetettsége jelentős mértékben gátolja a rövid távú tengeri fuvarozás versenyképességét és az uniós kikötők hatékony működését.

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 3 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A vámeljárások nagyfokú egyszerűsítése a versenyképesség szempontjából jelentős gazdasági előnnyel járhat a kikötők számára. A kikötők közötti tisztességtelen verseny elkerülése és az Unió pénzügyi érdekeit esetlegesen súlyosan károsító vámalakiságok csökkentése céljából a kikötői hatóságoknak megfelelő és hatékony kockázatalapú szakpolitikai megközelítést kell elfogadniuk a verseny torzulásának elkerülése érdekében. A tagállamoknak és a Bizottságnak hatékonyan és rendszeresen felügyelnie kell ezen eljárásokat, a Bizottságnak pedig mérlegelnie kell, hogy szükséges-e intézkedéseket tennie a tisztességtelen verseny kezelése érdekében.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát – ***függetlenül attól a lehetőségtől, hogy a tagállamok e rendeletet további kikötők vonatkozásában is alkalmazhatják*** – a transzeurópai közlekedési hálózat kikötőire kell korlátozni, hiszen ezek közül mindegyik jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben: vagy azért, mert az uniós teherszállításnak, illetve az utasok összlétszámának több mint 0,1 %-a jut minden ilyen kikötőre, vagy mert minden ilyen kikötő javítja a szigetek és peremterületek regionális megközelíthetőségét. Mivel a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások során a hajók nem lépnek be közvetlenül a kikötők területére, illetve nem közvetlenül onnan indulnak, ezért e szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, és a rendelet hatálya nem terjed ki rájuk.

Módosítás

(4) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát ***kizárólag*** a transzeurópai közlekedési hálózat ***tengeri*** kikötőire kell korlátozni, hiszen ezek közül mindegyik jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben: vagy azért, mert az uniós teherszállításnak, illetve az utasok összlétszámának több mint 0,1 %-a jut minden ilyen kikötőre, vagy mert minden ilyen kikötő javítja a szigetek és peremterületek regionális megközelíthetőségét. ***E rendeletnek azonban biztosítania kell a lehetőséget a tagállamok számára, hogy eldöntsék, hogy alkalmazzák-e vagy sem a rendeletet az átfogó transzeurópai közlekedési hálózatnak a legkülső régiókban fekvő tengeri kikötői vonatkozásában. A tagállamoknak arra is lehetőséget kell biztosítani, hogy eltéréseket is bevezethessenek annak megakadályozása érdekében, hogy aránytalan adminisztratív terhek háruljanak a transzeurópai közlekedési hálózat azon tengeri kikötőire, amelyek éves forgalma nem indokolja e rendelet teljes körű alkalmazását.*** Mivel a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások során a hajók nem lépnek be közvetlenül a kikötők területére, illetve nem közvetlenül onnan indulnak, ezért e szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, és a rendelet hatálya nem terjed ki rájuk.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) E rendelet nem ír elő meghatározott kikötőüzemeltetési modellt a kikötők üzemeltető szerveinek. A piacra jutásra és a pénzügyi átláthatóságra vonatkozó szabályok tiszteletben tartása esetén a nemzeti szinten meghatározott, már meglévő, tagállami kikötőüzemeltetési modellek érvényben maradhatnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 26. jegyzőkönyvének megfelelően.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

törölve

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

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

törölve

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

(7) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezhesse, hogy igazolják bizonyos minimumkövetelmények teljesítését a

(7) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezhesse, hogy igazolják bizonyos minimumkövetelmények teljesítését a

szolgáltatás megfelelő módon történő elvégzésével kapcsolatban. E minimumkövetelményeknek néhány egyértelműen meghatározott feltételre kell korlátozódniuk a szolgáltatók szakmai képesítését, ***többek között az elvégzett képzéseket, valamint a szükséges berendezések meglétét illetően; a követelményeknek átláthatóknak, megkülönböztetéstől menteseknek, tárgyilagosaknak és a kikötői szolgáltatás szempontjából relevánsaknak kell lenniük.***

szolgáltatás megfelelő módon történő elvégzésével kapcsolatban. E minimumkövetelményeknek néhány egyértelműen meghatározott feltételre kell korlátozódniuk a szolgáltatók szakmai képesítését, ***a vonatkozó kikötői szolgáltatás nyújtásához szükséges berendezéseket, a szolgáltatás rendelkezésre állását és a tengerbiztonsági követelményeknek való megfelelést illetően. E minimumkövetelményeknek a környezetvédelmi követelményeket, valamint a nemzeti szociális előírásokat és a kikötői szolgáltató jó hírnevét is figyelembe kell venniük.***

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat
7 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) Valamennyi szolgáltatónak és különösen az újonnan belépő piaci szereplőknek meg kell jelölniük a hajók minimális számát, amelyet saját személyzetükkel és berendezéseikkel képesek kiszolgálni. A szolgáltatóknak alkalmazniuk kell a vonatkozó rendelkezéseket és szabályokat, többek között az alkalmazandó munkajogi jogszabályokat, az alkalmazandó kollektív szerződéseket és az adott kikötő minőségi követelményeit.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat
7 b preambulumbekkezdés (új)

(7b) Annak megállapításakor, hogy egy szolgáltató megfelel-e a jó hírnév követelményeinek, a tagállamoknak meg kell fontolniuk, hogy nyomós okok állnak-e fenn a kikötői szolgáltatók, az üzemeltető, vagy a tagállamok által meghatározott bármely más érintett személy jó hírnevének kétségbe vonására, mint például az alábbi területeken hatályos uniós és nemzeti jogszabályok súlyos megsértése miatt bármely tagállamban hozott, büntetőjogi felelősséget megállapító ítélet vagy kiszabott szankció: szociális jog, munkajog, munkahelyi biztonsággal kapcsolatos jog, egészségjog és környezetvédelmi jog.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 7 c preambulumbekkezdés (új)

(7c) A 3577/92/EGK tanácsi rendelettel^{1a} és a Bíróság 2007. január 11-én a C-251/04. sz., Bizottság kontra Görög Köztársaság ügyben hozott ítéletével^{1b} összhangban, melynek értelmében nem vonható le az a következtetés, hogy a vontatás a tengeri szállítási szolgáltatásokhoz sorolható, a tengeri biztonság és a környezet védelme érdekében minimumkövetelmények meghatározhatják, hogy a vontatási vagy kikötési műveletekhez használt vízi járműveket az érintett kikötő tagállamában kell nyilvántartásba venni, és a vízi járműveknek az érintett tagállam lobogója alatt kell hajózniuk.

^{1a} A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.)

^{1b} A Bíróság 2007. január 11-én a C-251/04. sz., Bizottság kontra Görög Köztársaság ügyben hozott ítélete, ECLI:EU:C:2007:5.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

törölve

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) Az Unió kikötőrendszere igen sokszínű, és számos különböző modellt alkalmaz a kikötői szolgáltatások megszervezésére. Emiatt egy egységes rendszer nem lenne megfelelő. A kikötőt

üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság számára lehetővé kell tenni a szolgáltatók számának korlátozását, amennyiben a körülmények ezt szükségessé teszik.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására irányuló szándékot az illetékes hatóságnak előre közzé kell tennie **és alaposan meg kell indokolnia, lehetőséget biztosítva az érdekelt feleknek a véleménynyilvánításra.** A korlátozást csak tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételekhez lehet kötni.

Módosítás

(11) A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására irányuló szándékot **a kikötőt üzemeltető szervnek vagy** az illetékes hatóságnak előre közzé kell tennie A korlátozást csak tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételekhez lehet kötni.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) A kikötői szolgáltatók kiválasztására irányuló eljárást – **a nyíltság és az átláthatóság jegyében** – nyilvánosan kell lefolytatni, eredményét közzé kell tenni, és **a teljes dokumentációt az érdekelt felek rendelkezésére kell bocsátani.**

Módosítás

(12) A kikötői szolgáltatók kiválasztására irányuló eljárást nyilvánosan kell lefolytatni, eredményét közzé kell tenni, és **az eljárásnak megkülönböztetéstől mentesnek, átláthatónak és minden érdekelt fél számára nyitottnak kell lennie.**

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13) Amennyiben korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, akkor a kiválasztásukra irányuló eljárás során a(z) .../... irányelvben [koncessziók]⁷ meghatározott elveket és megközelítést kell követni, többek között a szerződések értékének meghatározására alkalmazott értékhatárt és módszert, valamint a lényeges módosítások és a szerződés időtartamával kapcsolatos elemek meghatározását.

törölve

⁷ *Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvre (COM(2011)0897 végleges).*

Módosítás 17

**Rendeletre irányuló javaslat
13 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) A közbeszerzési szerződésekről szóló irányelvek által nem vagy csak részben szabályozott közbeszerzési eljárásokra alkalmazandó közösségi jogról szóló, 2006. augusztus 1-i értelmű közleményében (2006/C 179/02) a Bizottság egyértelműen meghatározta a közbeszerzési szerződésekről szóló irányelvek hatályán kívül eső és nem koncesszió formájában odaítélt kiválasztási eljárások keretét.

Módosítás 18

**Rendeletre irányuló javaslat
14 preambulumbekkezdés**

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

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

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

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

(18) A **kikötőt üzemeltető szerv vagy a** tagállamok kijelölt illetékes hatóságai eldönthetik, hogy a kikötői szolgáltatásokat maguk kívánják-e biztosítani, vagy egy belső szolgáltatót bíznak meg e szolgáltatások nyújtásával. Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy maga gondoskodik a szolgáltatásnyújtásról, ebbe az is beletartozhat, hogy a foglalkoztatásában álló alkalmazottak nyújtják a szolgáltatást, illetve az is, hogy megbízásba adja a szolgáltatást. Amennyiben egy tagállam felségterületén található minden olyan **tengeri** kikötőben, amely a transzeurópai közlekedési hálózat része, ilyen korlátozással élnek, erről tájékoztatni kell a Bizottságot. Ha egy tagállam illetékes hatóságai **közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásokat nyújtanak**, a belső szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtásnak

amelyek tekintetében kijelölték őket.
Ebben az esetben a belső szolgáltatók által
a kikötői szolgáltatások fejében kiszabott
díjakat független *felügyelő szerv felügyeli*.

azokra a kikötőkre kell korlátozódnia,
amelyek tekintetében kijelölték őket.
Ebben az esetben a belső szolgáltatók által
a kikötői szolgáltatások fejében kiszabott
díjakat független *felügyeletnek kell
alávetni*.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

¹¹ HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

Módosítás

(19) A tagállamoknak megmarad azon hatáskörük, hogy a kikötői kiszolgáltatást végző vállalkozások személyzete számára megfelelő szintű szociális védelmet biztosítsanak. E rendelet a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását nem érinti, *és figyelembe veszi az Európai Unió Alapjogi Chartájának 28. cikkét*. Amennyiben egy kikötői szolgáltatási szerződés megkötése szolgáltatóváltással járhat, az illetékes *hatóságnak – a személyzet átvétele esetén – elő kell írniuk a* kiválasztott kikötői *szolgáltató számára* a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2001/23/EK tanácsi irányelv¹¹ rendelkezéseinek *alkalmazását*.

¹¹ HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 19 a preambulumbekkezdés (új)

(19a) A kikötői szolgáltatások rendkívül összetett és versenyképes ágazatában az újonnan felvett munkaerő képzése, valamint a személyzet egész életén át tartó képzése elengedhetetlen a kikötői dolgozók egészségének és biztonságának, a szolgáltatások minőségének és az uniós kikötők versenyképességének biztosítása szempontjából. A tagállamoknak meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a kikötői ágazatban dolgozó valamennyi munkavállaló megfelelő képzést kapjon. Lehetővé kell tenni a kikötőkkel foglalkozó uniós szintű társadalmi párbeszéd bizottsága számára, hogy a kikötői dolgozók magas színvonalú oktatásának és képzésének biztosítása, a balesetek kockázatának minimálisra csökkentése és az ágazat jövőbeli szükségleteinek az ügyfelek igényei által kiváltott technológiai és logisztikai változások fényében történő figyelembevétele érdekében iránymutatásokat dolgozzon ki a képzési követelmények megállapítása tekintetében.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 19 b preambulumbekézdés (új)

(19b) Az európai kikötői ágazat számos olyan kihívással néz szembe, melyek versenyképességére és társadalmi dimenziójára is kihathatnak. E kihívások közé tartoznak többek között: a hajók méretének állandó növekedése, a nem uniós kikötőkkel való verseny, a hajózási

társaságok közötti szövetségek eredményeképpen egyre növekvő piaci erő, az új munkavégzési módokról időben történő megállapodás szükségessége, megfelelő képzés nyújtása a technológiai innovációhoz és szociális hatásának minimalizálása, növekvő árumszint, amely egyre inkább klaszterekben csoportosul, szárazföldi infrastruktúrával kapcsolatos elegendő beruházások hiánya, a belső piac adminisztratív akadályainak felszámolása, a változó energiaágazat és a növekvő társadalmi és környezeti nyomás. A tagállamoknak a szociális partnerekkel együtt foglalkozniuk kell e kihívásokkal, és intézkedéseket kell tenniük az ágazat versenyképességének megőrzése és a bizonytalan kikötői munkakörülmények megelőzése céljából, a munkaerő iránti kereslet ingadozása ellenére.

Módosítás 23

**Rendeletre irányuló javaslat
19 c preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19c) A Bizottságnak és a tagállamoknak támogatniuk kell a kikötői munkaszervezés minden olyan modelljét, amely minőségi munkahelyeket és biztonságos munkakörülményeket biztosít. Minden szükséges kiigazítást kizárólag a szociális partnerek közötti tárgyalások révén kell előmozdítani, és a Bizottságnak kellő mértékben figyelembe kell vennie e tárgyalások eredményét.

Módosítás 24

**Rendeletre irányuló javaslat
19 d preambulumbekkezdés (új)**

(19d) Az automatizálás és a technológiai innováció biztosítja a lehetőséget a kikötők hatékonyságának és biztonságának növelésére. Jelentős változtatások bevezetése előtt a munkaadóknak együtt kell működniük a kikötői dolgozók szakszervezeteivel annak érdekében, hogy garantálják a szükséges képzéseket és átképzéseket, és közös megoldást találjanak e folyamatok munkahelyi egészségre és biztonságra és a foglalkoztathatóságra gyakorolt negatív hatásainak csökkentésére.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

(20) Sok kikötőben a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások piacára való bejutás nyilvános koncessziós szerződések révén biztosított. Az ilyen típusú szerződések a(z) .../... irányelv [koncessziók] hatálya alá tartoznak. E rendelet II. fejezete tehát nem vonatkozik a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások nyújtására, de a tagállamok dönthetnek úgy, hogy mégis alkalmazzák az említett fejezetet a szolgáltatások ezen két típusára is. A többi szerződéstípus esetében, amelyek révén az állami hatóságok a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások piacára való bejutást biztosítják, az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy az illetékes hatóságoknak e szerződések odaítélésekor az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvei szerint kell eljárniuk. Ezek az elvek teljes

(20) E rendelet II. fejezete nem vonatkozik a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások nyújtására. A **nyilvános koncessziós szerződésektől eltérő** többi szerződéstípus esetében, amelyek révén az állami hatóságok a rakománykezelési és az **utasforgalmi terminálon nyújtott** szolgáltatások piacára való bejutást biztosítják, az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy az illetékes hatóságoknak e szerződések odaítélésekor az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvei szerint kell eljárniuk. Ezek az elvek teljes mértékben alkalmazandók bármely kikötői szolgáltatás nyújtására.

mértékben alkalmazandók bármely kikötői szolgáltatás nyújtására.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 20 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(20a) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) A.960. sz. állásfoglalása szerint minden révkalauz-szolgáltatás rendkívül magas szakértelmet és helyismeretet igényel a révkalauz részéről. Tekintettel arra, hogy az IMO elismeri a révkalauz-szolgáltatások regionális vagy helyi szintű igazgatásának helyénvalóságát, a révkalauz-szolgáltatások nem vonhatók e rendelet II. fejezetének hatálya alá.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 21 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21a) Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a folyamatban lévő, 2014–2020-as időszakban uniós támogatásban részesülhetnek a transzeurópai közlekedési hálózat kikötői. A Bizottság ugyanakkor keretet kíván létrehozni a kikötőknek nyújtott állami támogatások ellenőrzésére, és mivel a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv is a koncessziókra vonatkozó olyan új jogi keretrendszert hoz létre, amely a koncesszióban működtetett kikötői szolgáltatásokat is érinti, e rendeletben az uniós kikötők közötti

*tisztességtelen verseny vagy
dömpinghelyzet kialakulásának
megelőzése érdekében a pénzmozgások
átláthatóságára vonatkozóan szigorú
szabályokat kell előírni.*

*Az Európai Parlament és a Tanács
2014/23/EU irányelve (2014. február 26.)
a koncessziós szerződésekről (HL L 94.,
2014.3.28., 1. o.).*

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 22 a preambulumbekkezdés (új)

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

Módosítás 30

**Rendeletre irányuló javaslat
22 b preambulumbekkezdés (új)**

(22b) A tisztességes verseny biztosítása és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a Bizottságnak írásban tisztáznia kell az állami támogatás fogalmát a kikötői infrastruktúra finanszírozásának összefüggésében, figyelembe véve, hogy a nyilvános hozzáférést és védelmet biztosító – tengeri vagy szárazföldi – infrastruktúra, amely valamennyi potenciális felhasználó számára egyenlő és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett elérhető, és amely az általános érdekű, nem gazdasági jellegű szolgáltatások nyújtásához kapcsolódik, nem gazdasági jellegű, mivel céljai elsősorban közérdekűek; ezek az infrastruktúrák az adott állam általános lakossági szükségletek kielégítésével összefüggő felelősségi körébe tartoznak.

Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat
22 c preambulumbekkezdés (új)**

(22c) Emellett a Bizottságnak kellő időben és az ágazattal folytatott konzultáció keretében azonosítania kell, hogy mely kikötői infrastruktúrát érintő állami beruházások tartoznak a 651/2014/EU bizottsági rendelet (általános csoportmentességi rendelet)^{1a} hatálya alá.

^{1a} A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 23 preambulumbekezdés

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

(23) A nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kijelölt kikötői szolgáltatók díjszabásával, **valamint azon révkalauz-szolgáltatók által alkalmazott díjakkal** kapcsolatban, **amelyek nincsenek kitéve a tényleges versenynek**, nagyobb a veszély, hogy e szolgáltatók visszaélnek az árképzéssel. A megfelelő piaci mechanizmusok hiányában rendelkezni kell arról, hogy az e szolgáltatásokért kivetett díjak **ne legyenek aránytalanok a nyújtott szolgáltatások gazdasági értékéhez képest**, valamint átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon állapítsák meg őket.

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 24 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(24) A **kikötőt üzemeltető szerv szerepe többek között az, hogy elősegítse a kereskedelmet, és közvetítőként lépjen fel a regionális ipar és a közlekedési vállalkozók között. Ezért a** hatékonyság érdekében az egyes kikötők kikötőhasználati díjait átlátható és autonóm módon, valamint a kikötő saját kereskedelmi és beruházási stratégiájával összhangban kell megállapítani.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 26 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(26) **Megfelelő intézkedésekkel** gondoskodni kell arról, hogy a kikötőhasználati díjak és/vagy kikötői szolgáltatási díjak megállapításakor és módosításakor rendszeresen konzultáljanak az ilyen díjakat fizető kikötőhasználókkal is. A kikötők üzemeltető szerveinek rendszeresen ki kell kérniük az egyéb érdekelt felek véleményét is az olyan kérdésekkel kapcsolatban, amelyek meghatározóak a kikötők tartós fejlesztése, teljesítménye, valamint az olyan gazdasági tevékenységek odavonzása és megteremtése szempontjából, mint például a kikötői szolgáltatások koordinációja a kikötő területén belül, a hátszói kapcsolatok és a kikötői igazgatási eljárások hatékonysága.

Módosítás

(26) Gondoskodni kell arról, hogy a kikötőhasználati díjak és/vagy kikötői szolgáltatási díjak megállapításakor és módosításakor rendszeresen konzultáljanak az ilyen díjakat fizető kikötőhasználókkal is. A kikötők üzemeltető szerveinek rendszeresen ki kell kérniük az egyéb érdekelt felek véleményét is az olyan kérdésekkel kapcsolatban, amelyek meghatározóak a kikötők tartós fejlesztése, teljesítménye, valamint az olyan gazdasági tevékenységek odavonzása és megteremtése szempontjából, mint például a kikötői szolgáltatások koordinációja a kikötő területén belül, a hátszói kapcsolatok és a kikötői igazgatási eljárások hatékonysága. ***A kikötőt üzemeltető szervnek fenntartható konzultációt kell kezdeményeznie a kikötőben nagy volumenű, jelentős beruházásokat végrehajtó befektetőkkel a kikötői fejlesztési tervek tekintetében;***

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 27 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(27) ***A független panasztételi mechanizmus bevezetésének*** biztosítása érdekében minden ***egyes tagállamnak egy vagy több, független felügyeletet ellátó szervet kell kijelölni. Lehetővé kell tenni, hogy e célra már létező szerveket, így például a kikötőt üzemeltető szervhez nem kapcsolódó versenyhatóságokat,***

bíróságokat, minisztériumokat vagy minisztériumi osztályokat is ki lehessen jelölni.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 28 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(28a) A kikötői munkakapcsolatok nagyban befolyásolják a kikötők működését. Ezért a szociális partnerek számára a kikötők ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó uniós szintű bizottsága hozza létre az egészség, a biztonság, a képzés és a képesítések, az alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagokkal kapcsolatos uniós politika, valamint az ágazatnak a fiatal és a női dolgozók szempontjából való vonzereje terén azt a keretet, amely a munkaszervezés és a munkakörülmények eredményeinek megállapításához szükséges.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 29 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(29) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy e rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek a kiegészítése vagy módosítása céljából, valamint a környezetvédelmi díjak egységes alkalmazásának előmozdítása és Unió-szerte történő megerősítése, továbbá a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdításával kapcsolatos közös díjszabási elvek biztosítása érdekében a Szerződés 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el egyrészt a vízi járművek, az üzemanyagok és a tevékenységtípusok közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául fog szolgálni, másrészt a kikötőhasználati díjak megállapításának közös elveire vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság ennek előkészítéseként megfelelő – többek között szakértői szintű – konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítani kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja.

törölve

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekkezdés

(30) Az e rendelet végrehajtásához szükséges egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a független felügyelő szervek közötti információcseréhez szükséges intézkedésekkel kapcsolatban. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni.

törölve

¹³ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 30 a preambulumbekkezdés (új)

(30a) A Bizottság felkérést kap arra, hogy nyújtson be egy, a révkalauzi mentesítő igazolásokra vonatkozó jogalkotási javaslatot, amely ösztönözné azok használatát valamennyi tagállamban a kikötők hatékonyságának növelése és különösen – amennyiben azt a biztonsági körülmények lehetővé teszik – a rövid távú tengeri fuvarozás ösztönzése érdekében. A révkalauzi mentesítő igazolások kiadásának alapját képező követelményeket kockázatelemzést követően és a helyi körülmények figyelembevételével a tagállam állapítja meg. Ezeknek a követelményeknek átláthatónak, megkülönböztetéstől

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 31 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(31) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kikötői szolgáltatások **megszervezésére szolgáló keret biztosítását** és a transzeurópai közlekedési hálózat minden **tengeri** kikötőjében kedvező befektetési környezetet eredményező keretrendszer létrehozását a kikötői és a kapcsolódó tengeri ágazat európai dimenziója, nemzetközi és határokon átívelő jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az említett célok az európai szinten egységes versenyfeltételek szükségessége miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően az Unió intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. ***Biztosítani kell az uniós kikötők védelmét a harmadik országbeli kikötőkkel szemben, amelyekre nem vonatkoznak ugyanazon, e rendelet szerinti szervezeti és üzemeltetési kritériumok.***

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 31 a preambulumbekkezdés (új)

(31a) A kikötői munkaügyi kapcsolatok nagyban befolyásolják a kikötők tevékenységét és működését. Ezért a kikötői ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó uniós szintű bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy keretet biztosítson az uniós szociális partnerek számára a kikötői munkaügyi kapcsolatokkal összefüggő szociális kérdésekben született közös eredmények lehetséges elfogadásához. A Bizottságnak szükség esetén – a szociális partnerek autonómiáját tiszteletben tartva – elő kell segítenie és támogatnia kell a tárgyalásokat, valamint ezekhez technikai segítségnyújtást kell kínálnia. Az uniós szociális partnerek számára lehetővé kell tenni, hogy – amennyiben kívánják – beszámoljanak az elért eredményekről annak érdekében, hogy ezeket a Bizottság figyelembe vehesse az e rendelet hatásairól szóló jelentésében.

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – a pont

a) egyértelmű keretet szab a kikötői szolgáltatások piacához **való hozzáférésnek**;

a) egyértelmű keretet szab a kikötői szolgáltatások piacához **megszervezéséhez**;

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) közös szabályokat állapít meg az üzemeltető szervek és a kikötői szolgáltatók számára a pénzügyi átláthatóságra és a díjszabásra vonatkozóan.

Módosítás

b) közös szabályokat állapít meg az ***e rendelet hatálya alá tartozó*** üzemeltető szervek és a kikötői szolgáltatók számára a pénzügyi átláthatóságra és a díjszabásra vonatkozóan.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) kotrás;

Módosítás

törölve

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 2 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ezenfelül az e rendelet 12. cikkének (2) bekezdése a kotrásra is alkalmazandó.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Ez a rendelet a(z) XXX rendelet [TEN-T iránymutatásokra vonatkozó rendelet] I. mellékletében meghatározott

Módosítás

(3) Ezt a rendeletet az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletében felsorolt, a transzeurópai

transzeurópai közlekedési hálózat
valamennyi tengeri *kikötőjére vonatkozik*.

közlekedési hálózat *részt képező*
valamennyi tengeri *kikötőre alkalmazni*
kell.

*Az Európai Parlament és a Tanács
1315/2013/EU rendelete (2013. december
11.) a transzeurópai közlekedési hálózat
fejlesztésére vonatkozó uniós
iránymutatásokról és a 661/2010/EU
határozat hatályon kívül helyezéséről (HL
L 348., 2013.12.20., 1.o.).*

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*(3a) E rendelet nem érinti az (1) bekezdés
a) és az (1) bekezdés b) pontjában említett
elveket tiszteletben tartó kikötői
létesítményeket.*

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*(3b) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy
ezt a rendeletet nem alkalmazzák az
átfogó transzeurópai közlekedési
hálózatnak az EUMSZ 349. cikkében
említett legkülső régiókban fekvő tengeri
kikötői vonatkozásában. Ha a tagállamok
úgy határoznak, hogy e rendeletet nem
alkalmazzák ezeknek a tengeri kikötőknek
az esetében, akkor erről a döntésről
tájékoztatják a Bizottságot.*

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

2a. „illetékes hatóság”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amely a tagállami jogszabályok vagy jogi aktusok alapján helyi, regionális vagy nemzeti szinten jogosult a kikötői tevékenységek megszervezésével vagy igazgatásával összefüggő tevékenységeket folytatni a kikötőt üzemeltető szervvel együttesen vagy azt helyettesítve;

Módosítás

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

5. „kikötőt üzemeltető szerv”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jogszabályok **alapján** – akár egyéb tevékenységhez kapcsolódóan – feladata a kikötői infrastruktúra és a kikötői közlekedés igazgatása és kezelése, **csakúgy mint a kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek összehangolása, illetve adott esetben ellenőrzése;**

Módosítás

5. „kikötőt üzemeltető szerv”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jogszabályok **által engedélyezett** – akár egyéb tevékenységhez kapcsolódóan – feladata a kikötői infrastruktúra **igazgatása és kezelése, illetve adott esetben a kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek összehangolása, megvalósítása, szervezése vagy ellenőrzése és a kikötői közlekedés igazgatása és kezelése, valamint a kikötői terület fejlesztése;**

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

6. „kikötés”: a vízi **járművek számára** szükséges, **biztonságos** kikötési, **elkötési** és **horgonyzóhely-váltási** szolgáltatások;

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

8. „révkalauz-szolgáltatás”: egy vízi jármű révkalauz vagy révkalauz-állomás segítségével történő irányítása annak érdekében, hogy **a** jármű biztonságosan befusson a kikötőbe, illetve biztonságosan kifusson a kikötőből a kikötőhöz vezető vízi úton;

Módosítás

8. „révkalauz-szolgáltatás”: egy vízi jármű révkalauz vagy révkalauz-állomás segítségével történő irányítása annak érdekében, hogy **az adott vízi** jármű biztonságosan befusson a kikötőbe, illetve biztonságosan kifusson a kikötőből a kikötőhöz vezető vízi úton **vagy biztonságosan közlekedjen a kikötőn belül**;

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 9 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv közvetlen vagy közvetett javára beszedett díj, amelyet a vízi járművek üzemeltetői vagy a

Módosítás

9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv közvetlen vagy közvetett javára beszedett díj, amelyet a vízi járművek üzemeltetői vagy a

rakománytulajdonosok fizetnek azon szolgáltatások **és létesítmények** (többek között a kikötők megközelítését, valamint az utasok és a rakomány kezelését lehetővé tévő vízi utak) **igénybevételéért**, amelyek lehetővé teszik, hogy a vízi járművek befussanak a kikötőbe, illetve kifussanak a kikötőből.

rakománytulajdonosok fizetnek azon **infrastruktúrák, létesítmények és** szolgáltatások, többek között a kikötők megközelítését, valamint az utasok és a rakomány kezelését lehetővé tévő vízi utak **igénybevételéért (ha e vízi utak a kikötőt üzemeltető szerv jogkörébe tartoznak)**, amelyek lehetővé teszik, hogy a vízi járművek befussanak a kikötőbe, illetve kifussanak a kikötőből, **de amelybe a földterület-bérbeadási díjak, illetve azzal azonos hatású díjak nem tartoznak bele;**

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 12 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 16 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

16. „tengeri kikötő”: olyan **kijelölt** vízi és egyben szárazföldi terület, amely **a kikötőt üzemeltető szerv által kezelt infrastruktúrája és** létesítményei révén lehetővé teszi elsősorban a hajók fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk

leszállását; *ideértendő minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a közlekedési vállalkozóknak szükségük van;*

tárolását, fogadását és feladását, illetve az utasok *és a személyzet* fel- és leszállását;

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 17 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

17. „vontatás”: a vízi jármű kormányzásához vontatóhajóval nyújtott támogatás, amely azt hivatott elősegíteni, hogy a vízi jármű biztonságosan befusson a kikötő területére, *illetve* biztonságosan kifusson a kikötő területéről;

Módosítás

17. „vontatás”: a vízi jármű kormányzásához vontatóhajóval nyújtott támogatás, amely azt hivatott elősegíteni, hogy a vízi jármű biztonságosan befusson a kikötő területére, biztonságosan kifusson a kikötő területéről, *illetve biztonságosan közlekedjen a kikötőben;*

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 18 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

18. „a kikötőkhöz vezető vízi út”: a nyílt tengerről a kikötőbe vezető vízi út, mint például a kikötőbejáratok, a hajózható átjárók, a folyók, a tengeri csatornák és a fjordok.

Módosítás

18. „a kikötőkhöz vezető vízi út”: *amennyiben az ilyen vízi út a kikötőt üzemeltető szerv jogkörébe tartozik, a* nyílt tengerről a kikötőbe vezető vízi út, mint például a kikötőbejáratok, a hajózható átjárók, a folyók, a tengeri csatornák és a fjordok.

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat
II fejezet – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Piacra jutás

Kikötői szolgáltatások szervezése

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3. cikk

törölve

A szolgáltatásnyújtás szabadsága

(1) Az e rendelet hatályába tartozó tengeri kikötőkben való szolgáltatásnyújtás szabadsága az Unióban letelepedett kikötői szolgáltatókra az ebben a fejezetben meghatározott feltételek mellett érvényes.

(2) A kikötői szolgáltatók számára a tevékenységeik elvégzéséhez szükséges mértékben hozzáférést kell biztosítani a meghatározó fontosságú kikötőlétesítményekhez. A hozzáférés feltételei méltányosak, ésszerűek és megkülönböztetéstől mentesek.

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat

3 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. cikk

A kikötői szolgáltatások szervezésének szabadsága

(1) E rendeletre tekintettel, az e fejezetben

tárgyalt kikötői szolgáltatások szervezése a következő feltételekhez köthető:

a) a kikötői szolgáltatók számára előírt minimumkövetelmények;

b) a szolgáltatók számának korlátozása;

c) közszolgáltatási kötelezettségek;

d) belső szolgáltatók;

e) a kikötői szolgáltatások piacára való szabad, nyílt bejutás;

(2) Az (1) bekezdés szerinti kikötői szolgáltatások szervezése esetében tiszteletben kell tartani az e fejezetben meghatározott feltételeket.

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A kikötőt üzemeltető szerv előírhatja, hogy a kikötői szolgáltatók megfeleljenek bizonyos minimumkövetelményeknek a megfelelő kikötői szolgáltatás elvégzéséhez:

Módosítás

(1) A **8. cikkben rögzített közszolgáltatási kötelezettségek előírása lehetőségének sérelme nélkül** a kikötőt üzemeltető szerv **vagy az illetékes hatóság** előírhatja, hogy a kikötői szolgáltatók – **többek között az alvállalkozók** – megfeleljenek bizonyos minimumkövetelményeknek a megfelelő kikötői szolgáltatás elvégzéséhez:

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az (1) bekezdésben előírt minimumkövetelmények – **értelemszerűen**

Módosítás

(2) Az (1) bekezdésben előírt minimumkövetelmények a következőkre

– *csak* a következőkre *vonatkozhatnak*:

vonatkoznak:

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az adott kikötői szolgáltatás – szokásos és biztonságos körülmények mellett történő – nyújtásához szükséges berendezés, valamint a berendezés **megfelelő** szintű karbantartásához szükséges képesség;

Módosítás

b) az adott kikötői szolgáltatás – szokásos és biztonságos körülmények mellett történő – **folyamatos** nyújtásához szükséges berendezés, valamint a berendezés **előírt** szintű karbantartásához szükséges **műszaki és pénzügyi** képesség;

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a kikötői szolgáltatás valamennyi felhasználó számára való rendelkezésre állása minden kikötőhelyen és megszakítás nélkül éjjel-nappal, egész éven át;

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a tengerbiztonsági követelmények, valamint a kikötő, a kikötőhöz vezető utak, a kikötőben található létesítmények,

Módosítás

c) a tengerbiztonsági követelmények, valamint a kikötő, a kikötőhöz vezető utak, a kikötőben található létesítmények,

berendezések és személyek biztonságára és védelmére vonatkozó követelmények betartása;

berendezések, **dolgozók** és **más** személyek biztonságára és védelmére vonatkozó követelmények betartása;

Módosítás 70

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

da) az érintett kikötő szerinti tagállam nemzeti szociális és munkaügyi jogszabályainak betartása, a kollektív szerződések feltételeit is beleértve;

Módosítás 71

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

db) a kikötői szolgáltató jó hírneve a tagállam által megállapított módon.

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) E rendelet végrehajtása semmilyen körülmények között nem jelenthet alapot a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó, a tagállamok vagy az illetékes hatóságok által már előírt minimumkövetelmények csökkentésére.

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Amennyiben a minimumkövetelmények a helyismeretre, illetve a helyi adottságokban való jártasságra is kiterjednek, a kikötőt üzemeltető szerv átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon biztosítja az ehhez szükséges **képzés elérhetőségét, hacsak a tagállam nem gondoskodott már az ilyen képzés megfelelő elérhetőségéről.**

Módosítás

(4) Amennyiben a minimumkövetelmények a helyismeretre, illetve a helyi adottságokban való jártasságra is kiterjednek, a kikötőt üzemeltető szerv átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon biztosítja az ehhez szükséges **tájékoztatást.**

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

***HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e**

rendelet hatálybalépése után 24 hónappal.

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A tengeri biztonság és a környezet védelme biztosítása érdekében a tagállam vagy az illetékes hatóság előírhatja, hogy a vontatási vagy kikötési műveletekhez használt hajókat az érintett kikötő tagállamában kell nyilvántartásba venni, és az ilyen hajóknak az érintett tagállam lobogója alatt kell hajózniuk.

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A kikötőt üzemeltető szerv egyenlő bánásmódban részesíti a kikötői szolgáltatókat, és átlátható módon jár el.

(1) A kikötőt üzemeltető szerv ***vagy az illetékes hatóság*** egyenlő bánásmódban részesíti a kikötői szolgáltatókat, és átlátható, ***objektív, megkülönböztetésmentes és arányos*** módon jár el.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat
5 cikk – 2 bekezdés

(2) A kikötőt üzemeltető szerv a 4. cikk szerint megállapított minimumkövetelmények alapján a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó kérelem kézhezvételét ***követő egy hónapon*** belül ***megadja az említett jogot, vagy elutasítja a kérelmet.*** Az elutasítást tárgyilagos, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és arányos kritériumok alapján, kellően megindokolja.

(2) A kikötőt üzemeltető szerv ***vagy az illetékes hatóság*** a 4. cikk szerint megállapított minimumkövetelmények alapján ***megadja vagy megtagadja*** a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó ***jogot. Ezt a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó*** kérelem és a szükséges dokumentumok kézhezvételét ***követően ésszerű – négy hónapot semmiképpen meg nem haladó – határidőn*** belül ***megteszi.*** Az elutasítást tárgyilagos, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és arányos kritériumok alapján, kellően megindokolja.

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – -1 bekezdés (új)

(-1) Az e rendelet 9. cikkében említett esetekben – amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv nem minősül a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a} szerinti szerződő hatóságnak – ez a cikk nem alkalmazandó.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A **3. cikktől eltérve** a kikötőt üzemeltető szerv egy adott kikötői szolgáltatás tekintetében korlátozhatja a kikötői szolgáltatók számát az alábbi okok közül legalább az egyikre hivatkozva:

Módosítás

(1) A **kikötői szolgáltatások szervezésének meglévő, ettől eltérő modelljeinek sérelme nélkül** a kikötőt üzemeltető szerv **vagy az illetékes hatóság** egy adott kikötői szolgáltatás tekintetében korlátozhatja a kikötői szolgáltatók számát az alábbi okok közül legalább az egyikre hivatkozva:

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a rendelkezésre álló földterület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése miatt, feltéve, hogy az üzemeltető szerv igazolni tudja, hogy a terület a kikötői **szolgáltatás** nyújtása tekintetében meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény, és a korlátozás összhangban van a **kikötő hivatalos fejlesztési tervével, amelyet** a kikötőt üzemeltető szerv, illetve adott esetben a tagállami jogszabályoknak megfelelően bármely más illetékes hatóság is jóváhagyott;

Módosítás

a) a rendelkezésre álló földterület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése miatt, feltéve, hogy az üzemeltető szerv igazolni tudja, hogy a terület a kikötői **szolgáltatások** nyújtása tekintetében meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény, és a korlátozás – **adott esetben** – összhangban van **azokkal a döntésekkel vagy tervekkel, amelyeket** a kikötőt üzemeltető szerv, illetve adott esetben a tagállami jogszabályoknak megfelelően bármely más illetékes hatóság is jóváhagyott;

Módosítás 81

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) a rendelkezésre álló, víz melletti terület szűkössége, amennyiben az elengedhetetlen az adott kikötői

*szolgáltatás biztonságos és hatékony
nyújtásához;*

Módosítás 82

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ab) a kikötői forgalom jellege nem teszi lehetővé, hogy a kikötőben egyszerre több kikötői szolgáltató gazdasági szempontból kielégítő feltételek mellett működjön;

Módosítás 83

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A kikötői szolgáltatók korlátozása egy valamennyi fél számára nyitott, megkülönböztetéstől mentes és átlátható kiválasztási eljárás útján történik. A kikötőt üzemeltető szerv valamennyi érdekelt fél számára megad minden

szükséges tájékoztatást a kiválasztási eljárás megszervezési módjával és a pályázatok benyújtásának határidejével, valamint a vonatkozó odaítélési kritériumokról és követelményekkel kapcsolatban. A pályázatok benyújtására rendelkezésre álló határidőnek kellően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy az érdekelt felek érdemi értékelést végezhesenek, és előkészítsék pályázataikat, szokásos körülmények között ennek alsó korlátja 30 nap.

Módosítás 85

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(4) Ha a kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt **kikötői** szolgáltatásokat, vagy a szolgáltatásnyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve **ellenőrzött, jogilag különálló szervezetet** bíz meg, a tagállam **megtesz minden szükséges intézkedést az összeférhetetlenség elkerülése érdekében. Ilyen intézkedések hiányában** a szolgáltatók száma nem lehet kevesebb **kettőnél, kivéve ha az (1) bekezdésben foglalt indokok valamelyike alátámasztja azt, hogy az adott kikötőben csak egy szolgáltató működjön.**

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

7. cikk

Módosítás

törölve

***Eljárás a kikötői szolgáltatók számbeli
korlátozására***

(1) A kikötői szolgáltatók 6. cikk szerinti, számbeli korlátozása egy valamennyi fél számára nyitott, megkülönböztetéstől mentes és átlátható kiválasztási eljárás útján történik.

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

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

(4) A kiválasztott szolgáltató vagy szolgáltatók és a kikötőt üzemeltető szerv kikötői szolgáltatási szerződést kötnek.

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

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

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

¹⁵ *Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvre (COM(2011)0897 végleges).*

¹⁶ *Javaslat a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők*

*beszerzéseiről szóló irányelvre
(COM(2011)0895 végleges).*

¹⁷ *Javaslat a közbeszerzésről szóló
irányelvre (COM(2011)0896 végleges).*

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) A tagállamok **kijelölik azt a területükön belüli illetékes hatóságot – ez lehet a kikötőt üzemeltető szerv is –, amely** kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségeket **róhat** a **szolgáltatókra a** következők **legalább egyikének** biztosítása érdekében:

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a szolgáltatás elérhetősége minden felhasználó számára;

Módosítás

b) a szolgáltatás elérhetősége minden felhasználó számára, **adott esetben egyenlő feltételek mellett;**

Módosítás 89

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kikötői műveletek biztonsága, védelme vagy környezeti fenntarthatósága;

Módosítás 90

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cb) megfelelő közösségi közlekedési szolgáltatások nyújtása, valamint a területi kohézió.

Módosítás 91

**Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 3 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) A tagállamok kijelölik a területükön azokat az illetékes hatóságokat, amelyeknek jogukban áll közszolgáltatási kötelezettségeket előírni. A kikötőt üzemeltető szerv lehet ilyen illetékes hatóság.

törölve

Módosítás 92

**Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 4 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Ha **a (3) bekezdés** szerint kijelölt illetékes hatóság nem azonos a kikötőt üzemeltető szervvel, akkor a 6. és 7. cikkben meghatározott, a kikötői szolgáltatók számának közszolgáltatási kötelezettség alapján való korlátozásával kapcsolatos hatásköröket a kijelölt illetékes hatóság gyakorolja.

Módosítás

(4) Ha **az e cikk (1) bekezdése** szerint kijelölt illetékes hatóság nem azonos a kikötőt üzemeltető szervvel, akkor a 6. cikkben meghatározott, a kikötői szolgáltatók számának közszolgáltatási kötelezettség alapján való korlátozásával kapcsolatos hatásköröket a kijelölt illetékes hatóság gyakorolja.

Módosítás 93

Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Amennyiben **az illetékes hatóság** úgy dönt, hogy **egy tagállam** valamennyi, e rendelet hatályába tartozó tengeri kikötőjében közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, erről értesíti a Bizottságot.

Módosítás

(5) Amennyiben **a tagállam** úgy dönt, hogy valamennyi, e rendelet hatályába tartozó tengeri kikötőjében közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, erről értesíti a Bizottságot.

Módosítás 94

Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Abban az esetben, ha egy közszolgáltatási kötelezettségnek minősülő szolgáltatásnyújtás zavart szenved, illetve ennek közvetlen veszélye fennáll, az illetékes hatóság rendkívüli intézkedést hozhat. A rendkívüli intézkedés állhat abban, hogy a szolgáltatási szerződést – legfeljebb 1 évre – közvetlen odaítéléssel másik szolgáltatónak adják át. Ez alatt az

Módosítás

(6) Abban az esetben, ha egy közszolgáltatási kötelezettségnek minősülő szolgáltatásnyújtás zavart szenved, illetve ennek közvetlen veszélye fennáll, az illetékes hatóság rendkívüli intézkedést hozhat. A rendkívüli intézkedés állhat abban, hogy a szolgáltatási szerződést – legfeljebb 1 évre – közvetlen odaítéléssel másik szolgáltatónak adják át. Ez alatt az

idő alatt az illetékes hatóság vagy új eljárást indít **a 7. cikknek megfelelően** új kikötői szolgáltató kiválasztására, vagy a 9. cikket alkalmazza.

idő alatt az illetékes hatóság vagy új eljárást indít új kikötői szolgáltató kiválasztására, vagy a 9. cikket alkalmazza. **Az adott tagállam nemzeti jogszabályaival vagy a szociális partnerek közötti vonatkozó megállapodásokkal összhangban megvalósított kollektív ágazati fellépések nem tekinthetők a kikötői szolgáltatásnyújtás olyan zavarainak, amelyek esetében rendkívüli intézkedések hozhatók.**

Módosítás 95

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) A **kikötőt üzemeltető szerv** vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy maga gondoskodik a kikötői szolgáltatásról, vagy egy általa irányított, elkülönült jogi **egységen keresztül**, amely felett ahhoz fogható irányítást gyakorol, mint amelyet saját szervezeti egységei felett, **feltéve, hogy a 4. cikk az érintett szolgáltatást nyújtó valamennyi üzemeltetőre egyformán alkalmazandó.** Ebben az esetben e rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatót belső szolgáltatónak kell tekinteni.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Csak akkor tekintendő úgy, hogy az illetékes hatóság ahhoz fogható irányítást gyakorol egy elkülönült jogi egység felett,

Módosítás

(2) Csak akkor tekintendő úgy, hogy **a kikötőt üzemeltető szerv** vagy az illetékes hatóság ahhoz fogható irányítást gyakorol

mint amelyet saját szervezeti egységei felett gyakorol, ha az **elkülönült** jogi egység stratégiai céljait és jelentős döntéseit is nagyban befolyásolja.

egy elkülönült jogi egység felett, mint amelyet saját szervezeti egységei felett gyakorol, ha az **érintett** jogi egység stratégiai céljait és jelentős döntéseit is nagyban befolyásolja.

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(3) A **8. cikk szerinti esetekben a** belső szolgáltató a rábízott kikötői szolgáltatásokat csak abban a kikötőben, illetve azokban a kikötőkben végezheti el, amely(ek) tekintetében a kikötői szolgáltatás nyújtásával megbízták.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(2) A nemzeti és közösségi jogszabályok, köztük a szociális partnerek közötti **reprezentatív** kollektív szerződések sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szervek **megkövetelik a** kijelölt kikötői szolgáltatótól, **hogy biztosítsa a személyzet számára a kötelező erejű nemzeti, regionális vagy helyi szociális normákon alapuló munkakörülményeket. A személyzet szolgáltatóváltás miatti átvétele esetén a** meglévő kikötői szolgáltató **által korábban** felvett személyzetnek **meg kell kapnia ugyanazokat a** jogokat, amelyekben akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás

történt volna.

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) **Amennyiben** a kikötőt üzemeltető szervezetek a **kikötői szolgáltatókat bizonyos** szociális **előírások** teljesítésére **kötelezik bizonyos** kikötői szolgáltatások **nyújtása tekintetében**, a versenyeljárással kapcsolatos dokumentumokban és a kikötői szolgáltatási szerződésekben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

Módosítás

(3) A kikötőt üzemeltető szervezetek **vagy az illetékes hatóság minden kikötői szolgáltatót köteleznek az uniós és/vagy a nemzeti jogban, valamint a nemzeti szokásoknak és hagyományoknak megfelelő vonatkozó kollektív megállapodásokban foglalt összes szociális és munkaügyi előírás** teljesítésére. **Ha a vonatkozó** kikötői szolgáltatások **nyújtásával összefüggésben személyzet átvételére kerül sor**, a versenyeljárással kapcsolatos dokumentumokban és a kikötői szolgáltatási szerződésekben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat 10 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

10a. cikk

Képzés és munkavédelem

(1) **A munkaadó biztosítja, hogy a munkavállalók részesüljenek a munkavégzés körülményeinek alapos megismeréséhez szükséges képzésben, és**

hogy megfelelően felkészíti őket a munkavégzéssel járó esetleges veszélyek kezelésére.

(2) A szociális partnerek autonómiájának maradéktalan tiszteletben tartása mellett a kikötőkkel foglalkozó uniós szintű társadalmi párbeszéd bizottsága felkérést kap arra, hogy iránymutatásokat dolgozzon ki a balesetek megelőzését és a dolgozók legmagasabb szintű biztonságának és egészségének biztosítását célzó képzési követelmények létrehozása érdekében. E képzési követelményeket a munkahelyi balesetek előfordulásának folyamatos csökkentése érdekében rendszeresen aktualizálni kell.

(3) A szociális partnereket felkéri arra, hogy dolgozzanak ki olyan modelleket, amelyek biztosítják az egyensúlyt egyrészt a kikötői munka iránti keresletben megnyilvánuló fluktuáció és a kikötői műveletekhez szükséges rugalmasság, másrészt a foglalkoztatás folyamatossága és védelme között.

Módosítás 101

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

E fejezet – **a 10a. cikk kivételével** –, valamint a 24. cikkben foglalt átmeneti rendelkezések a rakománykezelési, **személyszállítási és révkalauz-szolgáltatásokra** nem vonatkoznak.

Módosítás 102

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 103

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 2 bekezdés – 1 a albekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ha egy kikötőt vagy kikötői szövetséget üzemeltető szerv maga végez kotrást, és ehhez a tevékenységhez állami finanszírozást kap, nem végezhet kotrást más tagállamokban.

Módosítás 104

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 3 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3) Az (1) bekezdésben említett állami finanszírozás a következőket foglalja magában: részvénytőke vagy kvázisajáttőke jellegű támogatás, vissza nem térítendő támogatás, csak bizonyos körülmények között visszatérítendő támogatás, kölcsönök nyújtása, ideértve a folyószámlahiteleket és a tőkeinjekció-előlegeket, az állami hatóságok kezességvállalása a kikötőt üzemeltető szerv viszonylatában, **osztalékok kifizetése**,

(3) Az (1) bekezdésben említett állami finanszírozás a következőket foglalja magában: részvénytőke vagy kvázisajáttőke jellegű támogatás, vissza nem térítendő támogatás, csak bizonyos körülmények között visszatérítendő támogatás, kölcsönök nyújtása, ideértve a folyószámlahiteleket és a tőkeinjekció-előlegeket, az állami hatóságok kezességvállalása a kikötőt üzemeltető szerv viszonylatában, illetve az állami

nyereségek visszatartása, illetve az állami pénzügyi támogatás bármely más formája.

pénzügyi támogatás bármely más formája.

Módosítás 105

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 106

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 107

Rendeletre irányuló javaslat

12 cikk – 7 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy amennyiben az aránytalan adminisztratív terhet jelentene, e cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó az átfogó hálózat részét képező azon kikötőkre, amelyek nem teljesítik az 1315/2013/EU rendelet 20. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontjában meghatározott kritériumokat, feltéve, hogy a kapott állami források és azoknak a kikötői szolgáltatásokra való felhasználása továbbra is teljes mértékben átlátható módon kerül kimutatásra a számviteli rendszerben. Amennyiben a tagállamok így döntenek, e döntésük hatályba lépését megelőzően tájékoztatják erről a Bizottságot.

Módosítás 108

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A **9. cikkben említett** belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások díjait, **csakúgy mint – a szolgáltatók számbeli korlátozása esetén – a nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kiválasztott** kikötői szolgáltatók által kivetett díjakat átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell megállapítani. A díjak a releváns versenypiacon uralkodó feltételeket tükrözik, és arányban állnak a nyújtott szolgáltatás gazdasági értékével.

(1) A **közszolgáltatási kötelezettség keretében** belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások díjait, **a tényleges verseny által nem érintett révkalauz-szolgáltatások díjait, valamint a** kikötői szolgáltatók által **a 6. cikk (1) bekezdése b) pontjának megfelelően** kivetett díjakat átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell megállapítani. A díjak a **lehető legnagyobb mértékben a** releváns versenypiacon uralkodó feltételeket tükrözik, és arányban állnak a nyújtott szolgáltatás gazdasági értékével.

Módosítás 109

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 110

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 111

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 4 bekezdés

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

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet a **kikötő – többek között a használók bizonyos kategóriájával** kapcsolatos – **gazdasági stratégiájának és területfejlesztési politikájának** megfelelően, továbbá a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében. A különböző díjak megállapításakor **tisztességes, nemzetiség szempontjából** megkülönböztetéstől mentes kritériumokat kell használni, és a **kritériumoknak meg kell felelniük az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak és a versenyszabályoknak**. A **kikötőt üzemeltető szerv a díjak megállapítása során külső költségeket is figyelembe vehet**. A **kikötőt üzemeltető szerv a piaci gyakorlatnak megfelelően differenciálhatja a kikötőhasználati díjakat**.

Módosítás 112

Rendeleltre irányuló javaslat 14 cikk – 5 bekezdés

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

törölve

Módosítás 113

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(6) A kikötőt üzemeltető szerv – **átlátható módon** – tájékoztatja a kikötőhasználókat és azok képviselőit vagy szervezeteit a kikötőhasználati díjak összetételéről és az összegük megállapításához használt kritériumokról. A kikötői infrastruktúra használóit minden olyan módosításról, amely a kikötőhasználati díjakat, azok összetételét, illetve a megállapításukhoz használt kritériumokat érinti, legalább három hónappal előbb tájékoztatja. **A kikötőt üzemeltető szerv nem köteles közzétenni az olyan díjkülönbségeket, amelyek egyéni tárgyalások eredményeképpen jöttek létre.**

Módosítás 114

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(7) A kikötőt üzemeltető szerv **hivatalos panasz esetén**, kérésre **a 17. cikk szerint kijelölt** szerv és a Bizottság rendelkezésére bocsátja **az e cikk (4) bekezdésében** említett információkat **és** a kikötőhasználati díjak **mértékét, valamint** a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételeért kiszabott kikötőhasználati díjak megállapításához használt módszert.

használt módszert.

Módosítás 115

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

törölve

Módosítás 116

Rendeletre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A kikötőt üzemeltető szerv a kikötőhasználati díjak megállapítása előtt minden évben konzultációt folytat a kikötőhasználók tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban. A 6. és 9. cikkben említett kikötői szolgáltatók a kikötői szolgáltatói díjak megállapítása előtt minden évben konzultációt folytatnak a kikötőhasználók tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban. A kikötőt üzemeltető szerv megfelelő létesítményeket biztosít az említett konzultációkhoz, melyek eredményéről a kikötői szolgáltatók tájékoztatják.

Módosítás

(2) A kikötőt üzemeltető szerv gondoskodik arról, hogy megfelelő mechanizmusokat alakítson ki a kikötőhasználókkal – köztük az összekapcsolt közlekedési szolgáltatókkal – folytatott konzultáció érdekében. A kikötőt üzemeltető szerv a kikötőhasználati díjak lényeges változása esetén konzultál a kikötőhasználókkal. A kikötői szolgáltatók megfelelő információval látják el a kikötőhasználókat a kikötői szolgáltatási díjak összetételéről és megállapításuk kritériumairól. A közszolgáltatási kötelezettség keretében szolgáltatásokat nyújtó belső szolgáltatók és a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett kikötői szolgáltatók a kikötői szolgáltatói díjak

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

Az e bekezdésben említett kötelezettségek a kikötőn belül már létrejött szervekre – az eltérő összetételű szerveket is beleértve – is kiróhatók.

Módosítás 117

Rendeletre irányuló javaslat

16 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A kikötőt üzemeltető szerv rendszeres konzultációt folytat **az** érdekelt felekkel, **például a kikötőben letelepedett vállalkozásokkal, a kikötői szolgáltatókkal, a vízi járművek üzemeltetőivel, a rakománytulajdonosokkal, szárazföldi közlekedési vállalkozókkal, valamint a következő tevékenységeket ellátó hatóságokkal:**

Módosítás

(1) A kikötőt üzemeltető szerv rendszeres konzultációt folytat **a kikötőben működő érintett** érdekelt felekkel, **valamint adott esetben a közlekedési infrastruktúra tervezéséért felelős hatóságokkal a következőkről:**

Módosítás 118

Rendeletre irányuló javaslat

16 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a tervezés és a területfejlesztési döntések környezeti teljesítményt érintő következményei;

Módosítás 119

Rendeletre irányuló javaslat 16 cikk – 1 bekezdés – c b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cb) a kikötői terület biztonságának – beleértve a kikötői dolgozók egészségének és biztonságának, valamint a kikötői dolgozók képzéshez való hozzáférésére vonatkozó tájékoztatásának – biztosítását és javítását szolgáló intézkedések

Módosítás 120

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Független ***felügyelő szerv***

Független ***felügyelet***

Módosítás 121

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ***hatékony mechanizmusok álljanak rendelkezésre a panaszok kezelésére az egyes tagállamok területén, az e rendelet hatályába tartozó valamennyi tengeri kikötőben. E célból a tagállamok egy vagy több szervet jelölnek ki.***

Módosítás 122

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 123

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(3) *A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kikötőhasználók és egyéb érintett érdekelt felek tájékoztatást kapjanak arról, hogy hol és milyen módon élhetnek panasszal, ezen belül megnevezve a panaszok kezelésére felhatalmazott, a 12. cikk (5) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében és a 14. cikk (7) bekezdésében említett szerveket.*

Módosítás 124

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 125

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(5) ***Amennyiben egy jogos érdekkal rendelkező fél hivatalos panaszt nyújt be,*** a független ***felügyeletet ellátó*** illetékes szervnek jogában áll, hogy a kikötőt üzemeltető szervektől, a kikötői szolgáltatóktól és a kikötőhasználóktól bekérje ***a szükséges*** információkat.

Módosítás 126

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A független felügyelő szerv a tagállami illetékes hatóságok kérésére e rendelet alkalmazásával kapcsolatos bármely

Módosítás

törölve

kérdésben állást foglal.

Módosítás 127

Rendeletre irányuló javaslat
17 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

törölve

Módosítás 128

Rendeletre irányuló javaslat
17 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 129

Rendeletre irányuló javaslat
17 cikk – 9 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

(9) A tagállamok legkésőbb ...-ig^{*} értesítik a Bizottságot e cikk (1) és (2) bekezdésének való megfelelés érdekében bevezetett mechanizmusokról és eljárásokról, illetve haladéktalanul

felügyelő szervek jegyzékét honlapján közzéteszi és folyamatosan aktualizálja.

értesítik a Bizottságot azok bármely későbbi módosításáról. A Bizottság *az érintett* szervek jegyzékét honlapján közzéteszi és folyamatosan aktualizálja.

**HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatálybalépése után 24 hónappal.*

Módosítás 130

Rendeletre irányuló javaslat 18 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

18. cikk

törölve

A független felügyelő szervek együttműködése

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

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

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a független felügyelő szervek –

indoklással ellátott kérelem alapján – a Bizottság rendelkezésére bocsássák azokat az információkat, amelyekre a Bizottságnak feladatai ellátásához szüksége van. A Bizottság által kért adatszolgáltatásnak az ilyen feladatok elvégzésével arányosnak kell lennie.

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

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

Módosítás 131

Rendelethez irányuló javaslat 19 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 132

Rendeleetre irányuló javaslat 20 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

***HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatálybalépése után 24 hónappal.**

Módosítás 133

Rendeleetre irányuló javaslat 21 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

21. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

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

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 14. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról

Módosítás

törölve

szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 14. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az említett jogi aktusról szóló értesítést követő két hónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

Módosítás 134

Rendeletre irányuló javaslat
22 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

22. cikk

törölve

Bizottsági eljárás

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

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

Módosítás 135

Rendeletre irányuló javaslat 23 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

E rendelet működésének és hatásának értékelése céljából időszakos jelentéseket nyújtanak be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz. A Bizottság ...-ig* elkészíti első jelentését, majd ezt követően háromévente rendszeresen jelentéseket nyújt be, és szükség esetén ezekhez megfelelő jogalkotási javaslatokat fűz. A Bizottság jelentései figyelembe veszik a kikötőkkel foglalkozó uniós szintű ágazati szociális párbeszéd bizottsága által elért eredményeket.

**HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatálybalépése után négy évvel.*

Módosítás 136

Rendeletre irányuló javaslat 25. cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

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

Módosítás

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendelet ...-tól/től* alkalmazandó.

**HL: Kérjük, illessze be a dátumot: e rendelet hatálybalépése után 24 hónappal.*