



Bryssel den 17 mars 2016
(OR. en)

6885/16

**Interinstitutionellt ärende:
2013/0157 (COD)**

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

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar – Resultatet av Europaparlamentets överläggningar (Strasbourg den 7–10 mars 2016)

I. INLEDNING

Föredraganden Knut FLECKENSTEIN (S&D) lade som företrädare för utskottet för transport och turism fram ett betänkande om förslaget till förordning, som innehöll 136 ändringsförslag.

Därutöver hade 20 ändringsförslag lagts fram av politiska grupper eller grupper på 40 eller fler av Europaparlamentets ledamöter (ändringsförslag 137 av EFDD, 138–154 av Verts/ALE, 150–156 av ECR och ändringsförslagen 146–149 av 40 eller fler parlamentsledamöter). Ändringsförslag 148 utgjordes av ett förslag om att förkasta kommissionens förslag.

II. DEBATT

Debatten om förslaget ägde rum den 7 mars 2016.

Föredraganden Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE) inledde debatten. Han

- var övertygad om att det nuvarande förslaget var bättre än de föregående underkända förslagen och skulle kunna stödjas, och att förhandlingarna med rådet borde inledas;
 - det var uppenbarligen ett annorlunda förslag som inte innebar att man tagit önskan om större konkurrens som intäkt för att främja liberala ideologier; Det var inte inriktat på obligatorisk öppning av marknader till varje pris, utan snarare på bättre hamnorganisation och även med en begränsning av antalet tjänsteleverantörer när detta var nödvändigt och lämpligt;
 - förslaget handlade om stärkt konkurrens, större insyn, självständighet för hamnarna och icke-byråkratisk övervakning och innehöll klausuler om säkerställande av anständiga arbetstillfällen (inbegripet fortbildning);
- välkomnade kommissionsledamotens samarbetsvilja och pragmatiska inställning och det omfattande samrådet med intressenter;
- underströk att organisationer som företräder hamnar ställde sig bakom hans betänkande men erkände att inte alla var övertygade; de brittiska hamnarna ansåg sig inte vara berörda av förslaget eftersom de var privata hamnar medan terminaloperatörer i Polen var emot det på grund av den ökade insynen, och fartygsägarna var inte entusiastiska eftersom förslaget skulle hindra dem från att använda billig arbetskraft, och
- sade att båda sidor, alltså även rådet, måste vara flexibla om förhandlingarna ska leda till ett framgångsrikt resultat och att kommissionsledamot Margrethe Vestager måste lägga fram ett rimligt förslag om gruppundantag inom ramen för statligt stöd till hamnar.

Kommissionsledamot Violeta BULC

- välkomnade betänkandet från utskottet för transport och turism och hoppades att trepartsmöten snart skulle kunna inledas, och erinrade om att det nederländska ordförandeskapet var angeläget om att sköta förhandlingarna i ärendet;
- underströk att förslaget tillhörde kommissionens prioriterade ärenden för 2016 eftersom hamnarna spelar en avgörande roll för transportsystemet och ekonomin; hamnarna är värdefulla tillgångar som bör bevaras och förstärkas, vilket var syftet med kommissionens förslag;

- förordningen skulle säkerställa finansiell insyn när det gäller användningen av allmänna medel i hamnar och skapa garantier för lika villkor mellan europeiska hamnar; kommissionen arbetar med förordningen om allmänna gruppundantag där vissa hamninvesteringar kommer att undantas från reglerna om statligt stöd och kommissionens arbete med svåra fall står i fokus; ett första utkast för samråd hade offentliggjorts samma dag;
- förordningen skulle skapa större tydlighet kring organisationen och upphandlingen av hamntjänster och förändra den nuvarande situationen, där det i praktiken är domstolens beslut från fall till fall som utgör riktlinjer, i enlighet endast med principerna i fördraget;
- förordningen var betydelsefull för strategin för minskade koldioxidutsläpp – att öka hamnarnas attraktionskraft var viktigt för utvecklingen av alternativ till trafikstockningen på motorvägarna och för att undvika onödig trafik till lands och till sjöss;
- betonade det breda stödet för förslaget – i utskottet för transport och turism, hos alla större organisationer som företräder den europeiska hamnsektorn, fackföreningar, hamnmyndigheter, hamnterminaloperatörer och hamntjänsteleverantörer;
- stödde till fullo social dialog liksom bättre fortbildning och säkerhet för arbetstagare;
- betonade att förordningen inte byggde på någon lika för alla-lösning eftersom alla hamnar i Europa är olika de andra; den var förenlig med alla organisationsformer, inbegripet privata hamnar den innebar inte att en modell skulle påtvingas alla;
- sade som svar på en del av kritiken mot förslaget att hon var beredd att titta närmare på bestämmelserna om hamnavgifter under trepartssamtalen och hitta lösningar för de privata hamnarna (detta fick däremot inte leda till missbruk av en dominerande ställning eller snedvridning av konkurrensen), samt förtydliga vissa sociala bestämmelser.

Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL), företrädare för PPE,

- erinrade om att hamnarna utgör en av de viktigaste drivkrafterna för tillväxt eftersom en stor andel av handeln inom EU går via kustkanaler;
- välkomnade förslaget som ett bidrag till EU:s ekonomi och den inre marknaden och betonade att det syftar till att totalt sett förbättra hamntjänsternas kvalitet genom att modernisera dem, också genom ökad finansiell insyn och minskad rättsosäkerhet; självständigheten för hamnarna skulle öka vad gäller hamnavgifter, med ökad konkurrens mellan hamnar i EU och gentemot hamnar i tredjeländer; situationen för mindre hamnar hade tagits i beaktande, så att de sluppit en del byråkrati.

Lucy ANDERSON (UK), företrädare för S&D,

- sade att hon som företrädare för Labourpartiets parlamentsledamöter rekommenderade att förslaget skulle förkastas; de motsatte sig inte tanken på progressiva, väl avvägda EU-åtgärder för hamnar; men detta skulle inte uppnås med förslaget – trots föredragandens lovvärda insatser och trots ändringsförslagen från utskottet för transport och turism; det fanns bra bestämmelser om fortbildning och om att främja god praxis i fråga om minimikrav för upphandling men det var inte tillräckligt på det hela taget;
- riktade kritik särskilt mot
 - bestämmelserna om att reglera hamnavgifter som fortfarande skulle innebära en administrativ börda för hamnar och som inte skulle ge klarhet angående rättsläget;
 - att det trots den nya IIA inte hade gjorts någon uppdaterad konsekvensbedömning sedan 2012;
 - att rätten för fackföreningar att vidta lagliga stridsåtgärder inte hade tillräckligt skydd i artikel 8, och artikel 10 innehöll inte nödvändiga föreskrifter om den obligatoriska överföringen av personal;
 - att det inte fanns något krav på att hamnar ska rådgöra särskilt med miljöexperter och lokala myndigheter.

Peter VAN DALEN (NL), företrädare för ECR,

- sade att det resultat som uppnåtts av föredraganden och de politiska grupperna PPE, ALDE och ECR var utmärkt, också tack vare den pragmatiska hållning som intagits:
 - mindre byråkrati och mindre sociala bördor för hamnarna än i det ursprungliga förslaget;
 - hamnarna kunde själva besluta om hur de ska vara organiserade; Europa höll på att anpassa sig till situationen i medlemsstaternas olika regioner, och inte tvärtom;
 - obligatorisk marknadsöppning stod inte längre på agendan;
 - ett undantag för privata hamnar, vilket specifikt betyder att de brittiska hamnarnas situation har beaktats;
- ansåg att det skulle vara oklokt att förkasta förslaget; det skulle då vara risk för att konkurrensreglerna skulle tillämpas på hamnarna fullt ut vilket skulle leda till problem; därför uppmanade han alla, inbegripet hans egen grupp, att stödja förslaget.

Gesine MEISSNER (DE), företrädare för ALDE,

- erinrade om att de europeiska hamnarnas mångfald gjorde det mycket svårt att sätta ihop ett välavvägt hamnpaket; detta var det tredje försöket och hon hoppades att det den här gången skulle vara framgångsrikt;

- ansåg att föredraganden hade hittat rätt avvägning och en verklig mellanväg, vilket också framgick av de uttalanden som företrädarna för S&D och ECR hade gjort: för den ena gick de sociala rättigheterna inte tillräckligt långt medan de för den andra gick litet för långt;
- sade att inte alla i ALDE var nöjda heller, på grund av de undantag som förslaget innehöll (hanteringstjänster och lotsar undantagna, och med förbehåll för vissa andra tjänster) men det kunde anses utgöra en grund för att fortsätta framåt;
- underströk att det var viktigt att komma vidare med ärendet för att kunna fastställa vissa gemensamma regler, finansiell insyn och litet större konkurrens inom sektorn med goda villkor för de anställda samt incitament för investeringar i hamnar; förslaget uppnådde faktiskt detta.

Stelios KOULOGLOU (EL), företrädare för EUL/NGL,

- välkomnade förbättringarna av kommissionens förslag som ursprungligen endast handlade om hamnarnas organisation och finansiell insyn; genom intressenternas, särskilt fackföreningarnas, hjälp var detta nu ett annorlunda förslag som kunde stödjas;
- hävdade att det gav ett gott stöd för arbetstagarna när det gäller hälsa och säkerhet, stärkte deras rätt till utbildning och fortbildning, och skulle tjäna som skydd vid ytterligare attacker mot arbetsvillkoren;
- framhöll att det också handlade om hamntjänsternas miljömässiga hållbarhet.

Keith TAYLOR (UK), företrädare för Verts/ALE,

- beskrev förslaget som outvecklat och otillräckligt och uppmanade parlamentets ledamöter att förkasta det;
- sade att hamntjänstförordningen trots att ambitionsnivån dragits ned utgjorde ännu ett misslyckande i fråga om de verkliga problemen i Europas hamnar, framför allt när det gällde att uppnå större hållbarhet i transportsektorn; här hade de gröna velat att kusthamnarna skulle ha behandlats inom ramarna för en mer omfattande strategi för hållbara transporter som tog upp lång rad aspekter;
- uttryckte sin uppskattning för bestämmelserna om finansiell insyn men ansåg dem ändå vara otillräckliga när det gäller att garantera rättslig förutsebarhet för sektorn; detta berodde på den starka kopplingen mellan finansiell öppenhet och kommissionens planerade riktlinjer för statligt stöd och/eller gruppundantag för hamnarna; de senare borde ha utarbetats parallellt med hamnförslaget och inte bara för antagande under 2017.

Jill SEYMOR (UK), företrädare för EFDD,

- sade att förordningen om hamntjänster varken är nödvändig eller efterfrågad i Storbritannien eftersom landet – till skillnad från större delen av övriga Europa – har mycket konkurrenskraftiga hamnar, av vilka de flesta är privata;
- sade att människorna i Storbritannien vid folkomröstningen om huruvida Storbritannien ska stanna i eller lämna EU kommer att rösta för att lämna EU och slippa överflödet av regler, förordningar och byråkrati som EU tvingar på dem, och åter göra gemensam sak med resten av världen.

Marie-Christine ARNAUTU (FR), företrädare för ENF-gruppen,

- sade att avregleringen av hamntjänster var en gammal orm i det europeiska havet, med två misslyckade försök bakom sig allaredan;
- fann kommissionens förslag oacceptabelt; å den ena sidan utgjorde det ett försök att likrikta de stora europeiska hamnarna som var organiserade på olika sätt, vilket hindrade medlemsstater och hamnoperatörerna från att utforma sina tjänster så att det stämde med erfarenheterna; å den andra sidan betonades nödvändigheten av att avreglera vissa tjänster under förevändningen att man ville stärka konkurrensen och locka investeringar; det skulle ha en skadlig inverkan att av säkerhetsskäl hindra medlemsstaterna från att kräva att vissa tjänster ska drivas på nationell nivå;
- medgav att vissa ändringsförslag från utskottet för transport och turism var positiva men de vägde ändå lätt i vågskålen; varför måste harmonisering ske till varje pris och vill vi verkligen att våra hamnar bit för bit tas över av utländska investerare så som hamnen i Piraeus? hennes grupp skulle rösta emot kommissionens förslag och emot utskottets betänkande.

De följande talarna riktade också huvudsakligen in sina inlägg på mångfalden bland hamnarna i EU, avregleringen av hamntjänster och socialt skydd. Även om de flesta höll med dem som yttrat sig som företrädare för grupperna, var det några som intog en annan hållning:

- Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) sade att PPE-gruppens spanska delegation skulle rösta emot betänkandet eftersom det inte var förenligt med den nuvarande organisationen av hamnar i Spanien, inte låg i linje med det allmänna bästa och inte respekterade medlemsstaternas konstitutionella regler.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) motsatte sig påståendet att de polska hamnarna skulle ha problem med insynen. Problemet var att man i förordningen inte tog hänsyn till särdragen i hamnarna inom EU utan antog att en gemensam europeisk strategi var bättre än åtgärder vidtagna på nationell nivå. Hon kunde inte ställa sig bakom detta och den polska delegationen skulle rösta emot.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) sade att hennes röst inte kunde bli positiv på grund av de planerade undantagen för statligt stöd. Hon hade hoppats att de nya hamnreglerna skulle innebära ett slut för den orättvisa konkurrensen mellan de nordliga hamnarna, som historiskt sett var rika eftersom de finansierades genom massivt statligt stöd, och de sydliga hamnarna, som inte hade åtnjutit sådant statligt stöd. Dessutom skulle bestämmelserna om hamnavgifter skapa problem för det spanska systemet.
- Jacqueline Foster (ECR, UK) sade att gruppens medlemmar från Storbritannien och Polen skulle förespråka att förslaget förkastades. Konkurrens mellan hamnar var en större drivkraft för effektivitet än normativ reglering av hamnarnas interna drift. Kommissionens förslag var överdrivet byråkratiskt och passade inte väl in på Storbritanniens system med privatiserade och marknadsstyrda hamnar.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) talade för förslaget och sade att det på ett tillfredsställande sätt beaktade skillnaderna mellan medlemsstaterna och även berikade hamnpolitiken med en social dimension.

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 8 mars 2016 antogs utskottets 136 ändringsförslag. Inga andra ändringsförslag antogs. 243 av Europaparlamentets ledamöter stödde ändringsförslag 148 om att förkasta kommissionens förslag.

Omröstningen om lagstiftningsresolutionen sköts upp till ett senare sammanträde, vilket innebär att Europaparlamentets första behandling inte har slutförts och att en överenskommelse vid första behandlingen fortfarande är möjlig. Ärendet återförvisades därefter till utskottet för internationell handel i enlighet med artikel 61.2 i Europaparlamentets arbetsordning.

Europaparlamentets ändringar återfinns i bilagan¹.

¹ Parlamentets ändringar har markerats för att det ska framgå vilka ändringar som har gjorts i kommissionens förslag. Tilläggen till kommissionens text markeras med **fetstil och kursivering**. Symbolen "■" anger struken text.

P8_TA-PROV(2016)0069

Tillträde till marknaden för hamntjänster och finansiell insyn i hamnar *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 8 mars 2016 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Titeln

Kommissionens förslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av en ram **för tillträde till
marknaden** för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS FÖRORDNING

om inrättande av en ram för **organisering
av** hamntjänster och för finansiell insyn i
hamnar

(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning

Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(1a) Hamnar kan stärka den europeiska
industrins långsiktiga konkurrenskraft på
världsmarknaden samtidigt som de skapar
mervärde och sysselsättning i unionens**

² Ärendet återförvisades till det ansvariga utskottet för ytterligare behandling enligt artikel 61.2 andra stycket i arbetsordningen (A8-0023/2016).

alla kustregioner. För att kunna möta de utmaningar som sjötransportsektorn står inför, till exempel bristerna i kedjan för hållbara transporter och logistik, är det mycket viktigt att de åtgärder som anges i kommissionens meddelande "Hamnar: en tillväxtmotor" rörande administrativa förenklingar genomförs parallellt med denna förordning. Komplexa administrativa förfaranden för tullklarering medför förseningar i hamnarna, vilket är ett stort hinder för närsjöfartens konkurrenskraft och för effektiviteten i EU:s hamnar.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) En omfattande förenkling av tullförfarandena kan ge en hamn en viktig ekonomisk fördel i fråga om konkurrenskraft. För att undvika illojal konkurrens mellan hamnarna och minska de tullformaliteter som allvarligt kan skada unionens finansiella intressen bör hamnmyndigheterna anta en särskild och effektiv riskbaserad politisk strategi för att undvika snedvridning av konkurrensen. Kommissionen och medlemsstaterna bör regelbundet se över dessa förfaranden, och kommissionen bör utvärdera det eventuella behovet av lämpliga åtgärder för att motverka illojal konkurrens.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning
Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla **hamnarna** inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, **dock utan att detta påverkar medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar**. Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

Ändringsförslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning **enbart** gälla **kusthamnar** inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden. **Denna förordning bör dock ge medlemsstaterna möjlighet att besluta huruvida denna förordning ska tillämpas på kusthamnar inom det övergripande transeuropeiska transportnätet i de yttersta randområdena. Medlemsstaterna bör även ha möjlighet att införa undantag för att undvika oproportionellt stora administrativa bördor för de kusthamnar inom det övergripande transeuropeiska transportnätet vars årliga trafik inte motiverar att denna förordning tillämpas fullt ut.** Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Genom denna förordning införs ingen specifik modell för hamnförvaltning för hamnens ledningsorgan. Under förutsättning att

reglerna rörande tillträde till marknaden och finansiell insyn respekteras kan befintliga modeller för hamnförvaltning som fastställts på nationell nivå i medlemsstaterna bibehållas i enlighet med protokoll nr 26 till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning

Skäl 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga

Ändringsförslag

utgår

negativa effekter inom dessa områden. På detta stadium förefaller det därför lämpligt att inte reglera frågan på EU-nivå, utan i stället överlåta på medlemsstaterna att reglera möjligheten att själv tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, **men också deras utbildning, och** den utrustning som krävs. **Vidare ska kraven vara öppett redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.**

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, den utrustning som krävs **för att tillhandahålla den berörda hamntjänsten, tjänstens tillgänglighet och efterlevnad av sjösäkerhetskraven. För dessa minimikrav bör hänsyn även tas till miljömässiga krav, nationella arbetsrättsliga standarder och hamntjänsteleverantörens goda anseende.**

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Alla tjänsteleverantörer och framför allt de som är nya på marknaden bör kunna styrka sin förmåga att betjäna ett lägsta antal fartyg med sin egen personal och utrustning. Tjänsteleverantören bör tillämpa relevanta bestämmelser och

regler, inklusive tillämpliga arbetsmarknadslagar och den berörda hamnens tillämpliga kollektivavtal och kvalitetskrav.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning
Skäl 7b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7b) För att avgöra om en tjänsteleverantör har uppfyllt kravet på ett gott anseende bör medlemsstaten överväga om det finns berättigade skäl att betvivla det goda anseendet för hamntjänstleverantören, dess chef eller någon annan relevant person som medlemsstaten fastställer, såsom fällande domar eller straff i någon medlemsstat för allvarliga brott mot eller överträdelser av gällande unionsrätt eller nationell rätt, bl.a. på följande områden: social-, arbetsrätts-, arbetsmiljö-, hälso- och miljölagstiftning.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning
Skäl 7c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7c) I överensstämmelse med rådets förordning (EEG) nr 3577/92^{1a} och domstolens dom av den 11 januari 2007 i mål C-251/04, kommissionen mot Republiken Grekland, enligt vilka det inte kan utläsas att bogsering kan likställas med transporttjänster till sjöss, är det av hänsyn till sjösäkerheten och miljöskyddet möjligt att i minimikraven fastställa att fartyg som används för bogsering eller förtöjning ska registreras i den medlemsstat där den berörda hamnen är belägen och föra den medlemsstatens

flagg.

^{1a} Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

^{1b} Domstolens dom av den 11 januari 2007 i mål C-251/04, Europeiska kommissionen mot Republiken Grekland, C-251/04, ECLI:EU:C:2007:5.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Unionens hamnsystem är mycket varierande och omfattar många olika modeller för hur hamntjänsterna organiseras. Det skulle därför inte vara lämpligt att tillämpa endast ett system.

Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör kunna begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, om omständigheterna kräver en sådan begränsning.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning

Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) Varje avsikt att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer bör av den behöriga myndigheten offentliggöras på förhand **och vara väl motiverad, i syfte att ge de berörda parterna möjlighet att yttra sig**. Kriterierna för begränsning bör vara objektiva, öppna och icke-diskriminerande.

Ändringsförslag

(11) Varje avsikt att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer bör av **hamnledningen eller** den behöriga myndigheten offentliggöras på förhand. Kriterierna för begränsning bör vara objektiva, öppna och icke-diskriminerande.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning

Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) **För att garantera öppenhet och insyn** bör förfarandet för att välja **ut hamntjänsteleverantörerna** och resultatet av detta förfarande offentliggöras och berörda parter **ges fullständig dokumentation**.

Ändringsförslag

(12) Förfarandet för att välja **hamntjänsteleverantörer** och resultatet av detta förfarande **bör** offentliggöras och **bör vara icke-diskriminerande, öppet och tillgängligt för alla** berörda parter.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) **Förfarandet för att välja ut hamntjänsteleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör följa de principer och tillvägagångssätt som**

Ändringsförslag

utgår

*fastställs i direktiv ../... [koncession]⁷,
också tröskelvärdet och metoden för att
bestämma värdet av kontrakten liksom
definitionen av väsentliga ändringar och
faktorer som rör kontraktets löptid.*

⁷ *Förslag till direktiv om tilldelning av
koncessioner, KOM(2011) 897 slutlig*

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(13a) Kommissionen har i sitt
tolkningsmeddelande av den 1 augusti
2006 om den gemenskapsrätt som är
tillämplig på tilldelningen av kontrakt
som inte eller enbart delvis omfattas av
upphandlingsdirektiven (2006/C 179/02)
gett tydliga ramar för urvalsförfaranden
som inte omfattas av
upphandlingsdirektivens
tillämpningsområde och inte tilldelas i
form av koncessioner.*

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14) En tillämpning av skyldigheten att
tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att
begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är
motiverat endast om det är ett
allmänintresse att säkerställa tillgången till
hamntjänsten för alla användare,
tillgängligheten till hamntjänsten året om
eller mer överkomliga priser på
hamntjänster för en viss kategori av
användare.

(14) En tillämpning av skyldigheten att
tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att
begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är
motiverat endast om det är ett
allmänintresse att säkerställa tillgången till
hamntjänsten för alla användare,
tillgängligheten till hamntjänsten året om,
mer överkomliga priser på hamntjänster för
en viss kategori av användare **eller en
säker eller miljömässigt hållbar
hamnverksamhet.**

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Skäl 18

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning **ska** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. **Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att** undertecknandet av ett

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning **bör** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna **och bör respektera artikel 28 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Om**

hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **de** behöriga **myndigheterna kunna** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter.

¹¹ EUT L 82, 22.3.2001, p. 16.

undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **den** behöriga **myndigheten vid överföring av personal** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter.

¹¹ EUT L 82, 22.3.2001, p. 16.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19a) När det gäller hamntjänster, som är en ytterst komplex och konkurrenskraftig sektor, är de nyanställdas utbildning och personalens livslånga lärande en avgörande faktor för hamnarbetarnas hälsa och säkerhet, tjänsternas kvalitet samt EU-hamnarnas konkurrenskraft. Medlemsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att alla arbetstagare i hamnsektorn ska få relevant utbildning. Kommittén för dialog mellan hamnsektorns arbetsmarknadsparter på EU-nivå bör kunna utarbeta riktlinjer för utbildningskrav för att säkerställa en hög utbildningsnivå för hamnarbetare i syfte att minimera olycksrisken och tillgodose sektorns framtida behov mot bakgrund av tekniska och logistiska förändringar som införts på grund av kundernas efterfrågan.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Skäl 19b (nytt)

(19b) Den europeiska hamnsektorn står inför ett antal utmaningar som kan påverka både konkurrenskraften och den sociala dimensionen. Utmaningarna omfattar bl.a. följande: den kontinuerligt ökande fartygsstorleken, konkurrensen från hamnar utanför EU, ökande marknadskraft på grund av allianser mellan rederier, behovet av att i god tid förhandla om nya arbetsmönster och tillhandahålla lämplig utbildning för tekniska innovationer samt minska de sociala konsekvenserna av dessa, de ökande volymerna som i allt högre grad grupperas, bristen på tillräckliga investeringar i infrastrukturer i inlandet, avlägsnandet av administrativa hinder för den inre marknaden, det föränderliga energilandskapet och de växande samhälleliga och miljömässiga påfrestringarna. Medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter bör ta itu med dessa utmaningar och vidta åtgärder i syfte att säkerställa både sektorns konkurrenskraft och förhindra otrygga arbetsförhållanden i hamnarna, trots den varierande efterfrågan på hamnarbetare.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Skäl 19c (nytt)

(19c) Kommissionen och medlemsstaterna bör stödja samtliga modeller för att organisera hamnarbetet som tryggar kvalitetsjobb och säkra arbetsvillkor. Eventuella nödvändiga anpassningar bör endast stödjas genom förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter, och kommissionen bör ta vederbörlig hänsyn till resultaten av dessa förhandlingar.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Skäl 19d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19d) Automatisering och tekniska innovationer erbjuder en möjlighet att åstadkomma förbättringar i hamnarnas effektivitet och säkerhet. Före införandet av betydande förändringar bör arbetsgivarna och hamnarbetarnas fackföreningar samarbeta för att garantera den utbildning och omskolning som krävs och för att hitta gemensamma lösningar för att minska den negativa inverkan som denna utveckling kan få på arbetsmiljö och anställbarhet.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv.../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster, *men det bör ändå fortfarande stå medlemsstaterna fritt att fatta beslut om tillämpningen av reglerna i detta kapitel på dessa två typer av tjänster.* För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till

(20) Kapitel II i denna förordning *bör* inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster. För andra typer av kontrakt *än offentliga koncessionskontrakt* som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.

fullo tillämpliga på hamntjänster.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) Enligt mekanismen Ett sammanlänkat Europa ska hamnarna i det transeuropeiska nätet kunna få EU-stöd under pågående period 2014–2020. Kommissionen avser för övrigt att fastställa en ny ram om statligt stöd till hamnar, och eftersom Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU^{1a} även fastställer en ny lagstiftningsram om tilldelning av koncessioner som också påverkar hamntjänster som tillhandahålls genom koncession, behöver strikta bestämmelser om att de finansiella flödena ska vara öppna införas i denna förordning för att undvika uppkomsten av illojal konkurrens eller dumpning mellan unionens hamnar.

^{1a}Europaparlamentets och rådets direktiv

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Skäl 22

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Skäl 22b (nytt)

(22b) Kommissionen bör för att säkerställa rättvis konkurrens och minska den administrativa bördan skriftligen klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninфраstruktur, med beaktande av att allmän tillträdes- och försvarsinfrastruktur, till sjöss eller på land, som är tillgänglig för alla potentiella användare på lika och icke-diskriminerande villkor, och infrastruktur i samband med tillhandahållandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, är av icke-kommersiell karaktär eftersom deras mål företrädesvis är av offentlig karaktär. Sådan infrastruktur omfattas av statens ansvar att tillgodose befolkningens allmänna behov.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Skäl 22c (nytt)

(22c) Kommissionen bör dessutom, i god tid och i samråd med sektorn, fastställa vilka offentliga investeringar i hamninфраstruktur som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (allmänna gruppundantagsförordningen)^{1a}.

^{1a} Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande **samt avgifter som tas ut av leverantörer av lotsningstjänster som inte är konkurrensutsatta medför en större risk för prissmissbruk.** I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **inte är oproportionella i förhållande till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) Variationen i hamninfrastrukturavgifterna bör tillåtas för att främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att delvis begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

Ändringsförslag

(25) Variationen i hamninfrastrukturavgifterna **är ett viktigt verktyg för hamnledningen som** bör tillåtas. **Hamninfrastrukturavgifter kan variera** för att **till exempel** främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att delvis begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning

Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) **Lämpliga system bör finnas för att se till** att de hamnanvändare som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).

Ändringsförslag

(26) **Det bör säkerställas** att de hamnanvändare som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna). **Hamnledningen bör involvera privata investerare, som gör stora investeringar i hamnar, i hållbart samråd om hamnutvecklingsplaner.**

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(28) **Vid gränsöverskridande tvister eller klagomål bör de olika organ som utför oberoende tillsyn samarbeta med varandra och** utbyta information om sitt arbete.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Skäl 28a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28a) Förhållandena mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna har stor betydelse för hur hamnarna fungerar. Därför bör kommittén för dialog mellan hamnsektorns arbetsmarknadsparter på EU-nivå ge arbetsmarknadens parter en ram för att fastställa resultaten i fråga om

arbetsorganisation och arbetsvillkor, såsom arbetsmiljö, utbildning och kvalifikationer, EU:s politik när det gäller bränslen med låg svavelhalt samt sektorns förmåga att locka till sig unga och kvinnor som arbetstagare.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(29) I syfte att komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna kan fastställas på olika sätt, samt gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

utgår

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning
Skäl 30

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹³.

utgår

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Ändringsförslag 41

**Förslag till förordning
Skäl 30a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30a) Kommissionen uppmanas att lägga fram ett lagstiftningsförslag om intyg om lotsdispens för att uppmuntra till användningen av dem i alla medlemsstater och därmed förbättra effektiviteten i hamnar, och framför allt att stimulera närsjöfarten när säkerhetsförhållandena så tillåter. De särskilda kraven för att utfärda sådana intyg ska fastställas av medlemsstaterna efter en riskbedömning och bör ta hänsyn till lokala förhållanden. Kraven bör vara öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella.

Ändringsförslag 42

**Förslag till förordning
Skäl 31**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Skäl 31a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31a) Förhållandet mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna har stor betydelse för hamnarnas verksamhet och funktion. Därför bör EU:s branschvisa dialogkommitté för hamnar kunna erbjuda arbetsmarknadens parter en ram som gör det möjligt för dem att anta gemensamma resultat i sociala frågor som rör förhållandet mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna. Kommissionen bör vid behov underlätta och stödja förhandlingarna samt tillhandahålla teknisk hjälp, samtidigt som arbetsmarknadsparternas självständighet respekteras. Parterna på

EU:s arbetsmarknader bör ha möjlighet att rapportera eventuella framsteg, om de så önskar, så att kommissionen kan beakta resultaten när den rapporterar om effekterna av denna förordning.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) en tydlig ram för *tillträde till marknaden för* hamntjänster.

Ändringsförslag

(a) en tydlig ram för *organisering av* hamntjänster.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter.

Ändringsförslag

(b) gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter *som omfattas av denna förordning.*

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) *muddring,*

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Dessutom ska artikel 12.2 i denna förordning även tillämpas på muddring.

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Denna förordning ska tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, ***i enlighet med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].***

3. Denna förordning ska tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, ***som förtecknas i bilaga II till förordning (Europaparlamentets och rådets förordning EU nr 1315/2013^{1a}).***

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Denna förordning ska inte påverka de hamnstrukturer som respekterar principerna som anges i punkt 1 a och b.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3b. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa denna förordning på kusthamnar i det övergripande transeuropeiska transportnätet belägna i de yttersta randområden som avses i artikel 349 i EUF-fördraget. Om medlemsstaterna beslutar att inte tillämpa denna förordning på sådana kusthamnar, ska de anmäla beslutet till kommissionen.

Ändringsförslag 51

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 2**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 52

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 2a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. *behörig myndighet*: ett offentligt eller privat organ som på lokala, regionala eller nationella myndigheters vägnar har rätt att i enlighet med nationella lagar eller andra instrument bedriva sådan

verksamhet som rör organisation och förvaltning av hamnverksamhet, i samverkan med eller alternativt till hamnledningen.

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Artikel 2 – led 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

6. *förtöjning*: de **säkra förtöjnings- och förflyttningstjänster** som krävs **för** ett fartyg

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning

Artikel 2 – led 8

Kommissionens förslag

8. *lotsning*: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen **via vattenvägen till** hamnen.

Ändringsförslag

8. *lotsning*: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget **via vattenvägen till hamnen** på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen **eller på ett säkert sätt kan navigera i** hamnen.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning

Artikel 2 – led 9

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

9. *hamninfrastrukturavgift*: en direkt eller indirekt avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av de **infrastrukturer**, anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till **hamnen, om sådana vattenvägar omfattas av hamnledningens rättsliga behörighet**, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last, **men som inte omfattar arrendeavgifter och avgifter med motsvarande verkan**.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Artikel 2 – led 12

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning Artikel 2 – led 16

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

16. *kusthamn*: det ***avgränsade*** land- och vattenområde som ***administreras av hamnledningen och som*** består av ***infrastruktur och*** anläggningar som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare ***och personal.***

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning Artikel 2 – led 17

Kommissionens förslag

17. *bogsering*: assistans till ett fartyg med bogserbåt som gör att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamn genom assisterad manövrering.

Ändringsförslag

17. *bogsering*: assistans till ett fartyg med bogserbåt, varigenom fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamn ***eller på ett säkert sätt kan navigera i hamnen***

genom assisterad manövrering.

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning Artikel 2 – led 18

Kommissionens förslag

18. *vattenväg till hamn*: vattenväg till hamnen från öppet hav, t.ex. hamninlopp, farleder, floder, kanaler och fjordar.

Ändringsförslag

18. *vattenväg till hamn*: vattenväg till hamnen från öppet hav, t.ex. hamninlopp, farleder, floder, kanaler och fjordar, ***om en sådan vattenväg omfattas av hamnledningens rättsliga behörighet.***

Ändringsförslag 62

Förslag till förordning Kapitel II – rubriken

Kommissionens förslag

Marknadstillträde

Ändringsförslag

Organisering av hamntjänster

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning Artikel 3

Kommissionens förslag

Artikel 3

Friheten att tillhandahålla tjänster

1. Friheten att tillhandahålla tjänster i kusthamnar som omfattas av denna förordning ska på de villkor som anges i detta kapitel tillämpas på hamntjänsteleverantörer som är etablerade inom unionen.

2. Hamntjänsteleverantörerna ska ha tillträde till hamnanläggningar i den utsträckning som krävs för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. Tillträdesvillkoren ska vara rättvisa,

Ändringsförslag

utgår

skäliga och icke-diskriminerande.

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning Artikel 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 3a

Friheten att organisera hamntjänster

1. Med avseende på tillämpningen av denna förordning kan organiseringen av hamntjänsterna som omfattas av detta kapitel underkastas

(a) minimikrav på hamntjänsteleverantörerna,

(b) begränsning av antalet leverantörer,

(c) skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster,

(d) interna operatörer,

(e) fritt och öppet tillträde till marknaden för hamntjänster.

2. När de hamntjänster som avses i punkt 1 ska organiseras ska de villkor som fastställs i detta kapitel respekteras.

Ändringsförslag 65

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Hamnledningen **får** kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

1. *Utan att det påverkar möjligheten att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter, såsom anges i artikel 8, får hamnledningen eller den behöriga myndigheten* kräva att hamntjänsteleverantörerna, *och deras underleverantörer*, uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Ändringsförslag 66

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Minimikraven i punkt 1 **får, i förekommande fall, endast** avse

Ändringsförslag

2. Minimikraven i punkt 1 **avser**

Ändringsförslag 67

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i **lämpligt** skick.

Ändringsförslag

(b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala, och säkra **kontinuerliga** omständigheter samt **den tekniska och finansiella** kapaciteten att hålla denna utrustning i **erforderligt** skick.

Ändringsförslag 68

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) hamntjänstens tillgänglighet utan avbrott vid samtliga kajplatser dygnet runt, året om för samtliga användare,

Ändringsförslag 69

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om

Ändringsförslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om

tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt *personsäkerhet*.

tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt *arbetstagarnas och övriga personers säkerhet*.

Ändringsförslag 70

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) efterlevnaden av den nationella social- och arbetsmarknadslagstiftningen i den medlemsstat där den berörda hamnen är belägen, samt villkoren i kollektivavtalen,

Ändringsförslag 71

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(db) hamntjänstleverantörens goda anseende, som medlemsstaten fastställt.

Ändringsförslag 72

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Genomförandet av denna förordning får under inga omständigheter utgöra skäl för att sänka minimikraven för tillhandahållandet av sådana hamntjänster som redan åläggs av medlemsstaterna eller behöriga myndigheter.

Ändringsförslag 73

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillfredsställande tillgång till **relevant fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.**

Ändringsförslag 74

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillfredsställande tillgång till **information.**

Ändringsförslag

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

* **EUT: inför datum 24 månader efter denna förordnings ikraftträdande.**

Ändringsförslag 75

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a. För att säkerställa sjösäkerheten och miljöskyddet får medlemsstaten och den behöriga myndigheten kräva att fartyg som används för bogsering eller förtöjning registreras i den medlemsstat där den berörda hamnen är belägen och för den medlemsstatens flagg.

Ändringsförslag 76

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Hamnledningen ska behandla hamntjänsteleverantörer likvärdigt och förfara på ett öppet sätt.

1. Hamnledningen **eller den behöriga myndigheten** ska behandla hamntjänsteleverantörer likvärdigt och förfara på ett öppet, **objektivt, icke-diskriminerande och proportionellt** sätt.

Ändringsförslag 77

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Hamnledningen **ska, inom en månad efter det att ansökan inkommit**, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

2. Hamnledningen **eller den behöriga myndigheten ska** bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. **Den ska göra detta inom rimlig tid, dock senast inom fyra månader efter det att ansökan och nödvändiga handlingar inkommit.** Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-

diskriminerande och proportionella kriterier.

Ändringsförslag 78

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

-1. I de fall som avses i artikel 9 i denna förordning, när hamnledningen inte är en upphandlande myndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU ska denna artikel inte tillämpas.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

Ändringsförslag 79

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. ***Genom undantag från artikel 3*** får hamnledningen begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst av ett eller flera av följande skäl:

Ändringsförslag

1. ***Utan att det påverkar tillämpningen av de olika befintliga modellerna för att organisera hamntjänster*** får hamnledningen ***eller den behöriga myndigheten*** begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst av ett eller flera av följande skäl:

Ändringsförslag 80

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 81

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 82

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1 – led ab (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ab) Hamntrafiken är av sådan karaktär att den inte möjliggör att flera hamntjänsteleverantörer är verksamma i hamnen på ekonomiskt tillfredsställande villkor.

Ändringsförslag 83

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1 – led ac (nytt)

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

Ändringsförslag 84

Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3a (ny)

*3a. Varje begränsning av
hamntjänsteleverantörerna ska ske enligt
ett urvalsförfarande som ska vara öppet
för alla berörda parter, icke-
diskriminerande och öppet.
Hamnledningen ska förse alla berörda
parter med alla nödvändiga uppgifter om
hur man planerar att genomföra
urvalsförfarandet, tidsfristen för
ansökning samt alla relevanta
tilldelningskriterier och krav. Tidsfristen
för ansökning ska vara tillräckligt lång
för att alla berörda parter ska kunna göra
en meningsfull värdering och utarbeta
sina ansökningar och under normala
omständigheter ska minimifristen vara 30
dagar.*

Ändringsförslag 85

Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4

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

4. Om hamnledningen själv eller genom en i rättsligt hänseende fristående enhet under sin direkta eller indirekta kontroll utför hamntjänster, *ska* medlemsstaten *vidta nödvändiga åtgärder för att undvika intressekonflikter. I avsaknad av sådana åtgärder får antalet leverantörer inte vara*

medlemsstaten anförtror en sådan myndighet beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, får antalet leverantörer inte vara lägre än två.

lägre än två, såvida inte något av de skäl som anges i punkt 1 motiverar en begränsning till en enda leverantör.

Ändringsförslag 86

Förslag till förordning Artikel 7

Kommissionens förslag

Artikel 7

Förfarande för en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer

- 1. Varje begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer i enlighet med artikel 6 ska ske enligt ett urvalsförfarande som ska vara öppet för alla berörda parter, icke-diskriminerande och öppet.*
- 2. Om det beräknade värdet av hamntjänsten överskrider det tröskelvärde som fastställs i punkt 3, bör reglerna för tilldelningsförfarandet, rättssäkerhetsgarantierna och den maximala varaktigheten för koncessioner enligt direktiv.../... [koncession] tillämpas.*
- 3. Tröskelvärdet och metoden för att beräkna värdet av hamntjänsterna ska dock vara de som framgår av de relevanta och tillämpliga bestämmelserna i direktiv .../... [koncession].*
- 4. Den eller de utvalda leverantörerna och hamnledningen ska sluta ett hamntjänstekontrakt.*
- 5. Vid tillämpningen av denna förordning ska varje väsentlig ändring i den mening som avses i direktiv.../... [koncession] av bestämmelserna i ett hamntjänstekontrakt under löptiden anses utgöra ett nytt hamntjänstekontrakt, och kräver därför ett nytt förfarande av det slag som avses i punkt 2.*

Ändringsförslag

utgår

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

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

¹⁵ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, KOM(2011) 897 slutlig

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

¹⁷ Förslag till direktiv om offentlig upphandling, KOM(2011) 896 slutlig)

Ändringsförslag 87

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna **ska utse den behöriga myndigheten inom deras territorium som ska utgöra hamnens ledning och som har befogenhet** att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter med koppling till hamntjänster för att säkerställa **åtminstone ett av följande villkor**

Ändringsförslag 88

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) samtliga användare har tillgång till tjänsten, och

Ändringsförslag

(b) samtliga användare har tillgång till tjänsten, **i förekommande fall på lika villkor**, och

Ändringsförslag 89

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) hamnverksamhetens säkerhet eller miljömässiga hållbarhet,

Ändringsförslag 90

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cb) tillhandahållande av lämpliga transporttjänster åt allmänheten och territoriell sammanhållning,

Ändringsförslag 91

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter inom sitt territorium med ansvar för att ålägga leverantörer sådana allmännyttiga skyldigheter. Hamnledningen kan vara den behöriga myndigheten.

utgår

Ändringsförslag 92

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4. När den behöriga myndighet som utsetts i enlighet med punkt 3 är en annan än hamnledningen, ska den behöriga

4. När den behöriga myndighet som utsetts i enlighet med punkt **1 i denna artikel** är en annan än hamnledningen, ska den behöriga

myndigheten utöva de befogenheter som fastställs i **artiklarna 6 och 7** om begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer med utgångspunkt i den allmännyttiga skyldigheten.

myndigheten utöva de befogenheter som fastställs i **artikel 6** om begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer med utgångspunkt i den allmännyttiga skyldigheten.

Ändringsförslag 93

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Om en **behörig myndighet** fattar beslut om att i en medlemsstat införa allmännyttiga skyldigheter i alla kusthamnar som omfattas av denna förordning, ska den anmäla dessa skyldigheter till kommissionen.

Ändringsförslag

5. Om en **medlemsstat** fattar beslut om att i en medlemsstat införa allmännyttiga skyldigheter i alla kusthamnar som omfattas av denna förordning, ska den anmäla dessa skyldigheter till kommissionen.

Ändringsförslag 94

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Vid en störning i hamntjänster som omfattas av en allmännyttig skyldighet eller när det föreligger en överhängande risk för sådan störning, får den behöriga myndigheten vidta nödåtgärder. Nödåtgärden kan bestå i en direkttilldelning så att tjänsterna åläggs en annan leverantör under en period av högst ett år. Under den perioden ska den behöriga myndigheten antingen inleda ett nytt förfarande för att välja en hamntjänsteleverantör **i enlighet med artikel 7** eller tillämpa artikel 9.

Ändringsförslag

6. Vid en störning i hamntjänster som omfattas av en allmännyttig skyldighet eller när det föreligger en överhängande risk för sådan störning, får den behöriga myndigheten vidta nödåtgärder. Nödåtgärden kan bestå i en direkttilldelning så att tjänsterna åläggs en annan leverantör under en period av högst ett år. Under den perioden ska den behöriga myndigheten antingen inleda ett nytt förfarande för att välja en hamntjänsteleverantör eller tillämpa artikel 9. **Kollektiva stridsåtgärder som vidtas i enlighet med nationell lagstiftning i respektive medlemsstat och/eller gällande avtal mellan arbetsmarknadens parter ska inte anses vara en störning av hamntjänster som kan föranleda nödåtgärder.**

Ändringsförslag 95

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

1. ***Hamnledningen eller*** den behöriga myndigheten ***kan*** fatta beslut om att tillhandahålla en hamntjänst ***själv*** eller ***genom*** en i rättsligt hänseende fristående enhet, över vilken den utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar, ***under förutsättning att artikel 4 tillämpas i lika grad på alla leverantörer som tillhandahåller den berörda tjänsten.*** I fall som detta ska hamntjänsteleverantören, med avseende på denna förordning, betraktas som en intern operatör.

Ändringsförslag 96

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 97

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Den interna operatören ***får*** utföra den

Ändringsförslag

3. ***I de fall som anges i artikel 8 får*** den

tilldelade hamntjänsten endast i de hamnar som omfattas av tillståndet att tillhandahålla hamntjänster.

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

Ändringsförslag 98

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

2. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och unionslagstiftning, inklusive **representativa** kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, **ska den behöriga myndigheten** begära att den hamntjänsteleverantör som **har** utsetts **tillförsäkrar personalen sådana arbetsförhållanden som grundar sig på bindande nationella, regionala eller lokala sociala normer. Vid överföring av personal till följd av byte av tjänsteleverantör ska** den personal som varit anställd av den tidigare hamntjänsteleverantören **tillförsäkras** samma rättigheter som skulle ha gällt om det varit fråga om en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG.

Ändringsförslag 99

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. **Om hamnledningarna kräver** att hamntjänsteleverantörer följer **vissa socialskyddsnormer när det gäller** tillhandahållandet av relevanta hamntjänster, ska anbudshandlingarna och hamntjänstekontrakten innehålla dels en förteckning över den berörda personalen, dels klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna kommer att kopplas till

Ändringsförslag

3. **Hamnledningarna eller den behöriga myndigheten ska kräva att alla** hamntjänsteleverantörer följer **alla socialskydds- och arbetsnormer i enlighet med unionsrätten och/eller nationell rätt inklusive tillämpliga kollektivavtal i enlighet med nationella seder och bruk. Om det i samband med** tillhandahållandet av relevanta hamntjänster **sker en överföring av personal ska** anbudshandlingarna och

hamntjänsterna.

hamntjänstekontrakten innehålla dels en förteckning över den berörda personalen, dels klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna kommer att kopplas till hamntjänsterna.

Ändringsförslag 100

Förslag till förordning Artikel 10a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 10a

Utbildning och arbetstagarskydd

- 1. Arbetsgivaren ska se till att de anställda erhåller nödvändig utbildning för att få goda kunskaper om hur deras arbete bedrivs och så att de har rätt utbildning för att möta de risker som arbetet kan medföra.*
- 2. Med full respekt för självständigheten för arbetsmarknadens parter uppmanas EU:s branschvisa dialogkommitté för hamnar att utveckla riktlinjer för utbildningskrav för att förhindra olyckor och säkerställa säkrast tänkbara arbetsmiljö för anställda. Sådana utbildningskrav ska regelbundet uppdateras för att fortlöpande minska förekomsten av olyckor på arbetsplatsen.*
- 3. Arbetsmarknadens parter ska utforma modeller som säkerställer en balans mellan å ena sidan variationerna i efterfrågan på hamnarbete och den flexibilitet som krävs i hamnarnas verksamhet och å andra sidan arbetstagarnas behov av fortsatt anställning och anställningsskydd.*

Ändringsförslag 101

Förslag till förordning Artikel 11

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Detta kapitel, *med undantag av artikel 10a*, och övergångsbestämmelserna i artikel 24 ska inte tillämpas på lasthanterings-, *passagerar-* och *lotstjänster*.

Ändringsförslag 102

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 2 – inledningen**

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 103

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om en hamnledning eller en sammanslutning av hamnar själv utför muddring och mottar offentliga medel för denna verksamhet får den inte utföra muddring i andra medlemsstater.

Ändringsförslag 104

**Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 3**

Kommissionens förslag

3. De offentliga medel som avses i punkt 1 ska omfatta aktiekapital eller kapital av liknande art som aktiekapital, icke återbetalningspliktigt eller endast under vissa omständigheter återbetalningspliktigt stöd, beviljande av lån (däribland överdragningsrätter och förskott på kapitaltillskott), garantier som hamnledningen beviljats av behöriga myndigheter, **utbetalad utdelning och balanserade vinstmedel** eller andra former av offentligt ekonomiskt stöd.

Ändringsförslag

3. De offentliga medel som avses i punkt 1 ska omfatta aktiekapital eller kapital av liknande art som aktiekapital, icke återbetalningspliktigt eller endast under vissa omständigheter återbetalningspliktigt stöd, beviljande av lån (däribland överdragningsrätter och förskott på kapitaltillskott), garantier som hamnledningen beviljats av behöriga myndigheter eller andra former av offentligt ekonomiskt stöd.

Ändringsförslag 105

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 4

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 106

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

5. Hamnledningen ska **vid ett formellt klagomål och** på begäran förse kommissionen och det **organ som har utsetts i enlighet med artikel 17** med eventuella ytterligare uppgifter som anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning av de uppgifter som

Uppgifterna ska översändas inom två månader från dagen för begäran.

tillhandahållits och bedöma efterlevnaden av denna förordning. Uppgifterna ska översändas inom två månader från dagen för begäran.

Ändringsförslag 107

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7a. Medlemsstaterna får besluta att punkt 2 i denna artikel inte ska tillämpas på de av deras hamnar inom det övergripande nätet som inte uppfyller kriterierna i artikel 20.2 a eller b i förordning (EU) nr 1315/2013 i händelse av oproportionella administrativa bördor, förutsatt att alla offentliga medel som har erhållits samt användningen av dessa medel för tillhandahållande av hamntjänster förblir fullt transparenta i räkenskapssystemet. Om medlemsstaterna beslutar detta ska de informera kommissionen innan beslutet träder i kraft.

Ändringsförslag 108

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör ***i den mening som avses i artikel 9*** och de avgifter som tas ut av ***hamntjänstleverantörer som – i fall av ett begränsat antal operatörer – inte utsetts genom öppna, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden***, ska fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Dessa avgifter ska återspegla villkoren på en relevant konkurrensutsatt marknad och inte vara oproportionerliga i förhållande till den

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör ***med en allmännyttig skyldighet, avgifterna för lotstjänster som inte är konkurrensutsatta*** och de avgifter som tas ut av ***hamntjänstleverantörer enligt den mening som avses i artikel 6.1 b*** ska fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Dessa avgifter ska ***i så hög grad som möjligt*** återspegla villkoren på en relevant konkurrensutsatt marknad och inte vara oproportionerliga i förhållande till den tillhandahållna

tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde.

tjänstens ekonomiska värde.

Ändringsförslag 109

Förslag till förordning

Artikel 13 – punkt 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 110

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 111

Förslag till förordning

Artikel 14 – punkt 4

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 kan infrastrukturavgifterna variera ***i enlighet med hamnens ekonomiska strategi och hamnens politik för fysisk planering, bland annat med avseende på vissa kategorier av användare, eller i syfte att främja*** en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporternas miljö-, energi- eller koldioxidvinster. De kriterier som tillämpas på sådana variationer ska vara ***rättvisa, icke-diskriminerande vad gäller nationalitet*** samt ***följa reglerna för statligt stöd och*** konkurrensreglerna. ***Hamnledning får ta hänsyn till externa kostnader när den fastställer avgifter. Hamnledningen får variera infrastrukturavgifterna i överensstämmelse med handelsbruk.***

Ändringsförslag 112

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 113

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Hamnledningen ska underrätta hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningarna av hamnanvändare om den struktur och de kriterier som tillämpas för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas belopp, ***inklusive de totala kostnader och intäkter som ligger till grund för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas struktur och nivå***. Den ska senast tre månader i förväg informera hamninfrastruktur användarna om eventuella förändringar av hamninfrastrukturavgifternas omfattning, struktur eller kriterier för att fastställa sådana avgifter.

Ändringsförslag 114

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 7

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag 115

Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 1

Ändringsförslag

6. Hamnledningen ska ***på ett öppet sätt*** underrätta hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningarna av hamnanvändare om den struktur och de kriterier som tillämpas för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas belopp. Den ska senast tre månader i förväg informera hamninfrastruktur användarna om eventuella förändringar av hamninfrastrukturavgifternas omfattning, struktur eller kriterier för att fastställa sådana avgifter. ***Hamnledningen ska inte behöva redovisa skillnader i avgifterna som är resultat av individuella förhandlingar.***

Ändringsförslag

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

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 116

**Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska hamnledningen samråda med användarkommittén om strukturen och nivån på dessa avgifter. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska hamntjänsteleverantörerna i den mening som avses i artiklarna 6 och 19 samråda med användarkommittén om strukturen och nivån på dessa avgifter. Hamnledningen ska erbjuda lämpliga lokaler för dessa samråd och hamntjänsteleverantörerna informera ledningen om resultaten av dessa samråd.

Ändringsförslag

2. Hamnledningen ska säkerställa att det finns lämpliga mekanismer för samråd med hamnanvändare, inklusive relevanta transporttjänsteoperatörer. Den ska samråda med hamnanvändarna vid väsentliga ändringar av hamninfrastrukturavgifterna. Hamntjänsteleverantörerna ska förse hamnanvändarna med adekvat information om den struktur som gäller för hamninfrastrukturavgifterna och de kriterier som använts för att fastställa dem. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska interna operatörer som tillhandahåller tjänster enligt en allmännyttig skyldighet och hamntjänsteleverantörerna i den mening som avses i artikel 6.1 b samråda med hamnanvändarna om strukturen och nivån på dessa avgifter. Hamnledningen ska erbjuda lämpliga mekanismer för dessa samråd och hamntjänsteleverantörerna informera ledningen om resultaten av dessa samråd.

De ovannämnda skyldigheterna kan åläggas ett organ, även av fristående natur, som redan finns etablerat i hamnen.

Ändringsförslag 117

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Hamnledningen ska regelbundet samråda med berörda parter, *t.ex. företag etablerade i hamnen, hamntjänsteleverantörer, fartygsoperatörer, lastägare, landtransportoperatörer och behöriga myndigheter som verkar inom hamnområdet* om följande:

Ändringsförslag

1. Hamnledningen ska regelbundet samråda med berörda parter *samt med offentliga myndigheter med ansvar för transportinfrastrukturplanering i förekommande fall* om

Ändringsförslag 118

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) konsekvenserna av planering och beslut om fysisk planering när det gäller miljömässiga resultat,

Ändringsförslag 119

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 1 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cb) åtgärder för att säkerställa och förbättra hamnsäkerheten, inklusive arbetsmiljö och tillgång till utbildning för hamnarbetare.

Ändringsförslag 120

Förslag till förordning Artikel 17 – rubriken

Kommissionens förslag

Oberoende *tillsynsorgan*

Ändringsförslag 121

Förslag till förordning

Artikel 17 – punkt 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag 122

Förslag till förordning

Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Oberoende *tillsyn*

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 123

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

3. *Medlemsstaterna ska se till att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om var och hur klagomål ska lämnas in, inbegripet angivelse av de organ som ansvarar för hanteringen av klagomål som avses i artiklarna 12.5, 13.3 och 14.7.*

Ändringsförslag 124

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 4

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 125

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

5. **Om ett formellt klagomål anförts av en part med legitimt intresse** har **det relevanta organ som utför den oberoende tillsynen** rätt att kräva att hamnledningar, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare lämnar in de uppgifter som behövs.

Ändringsförslag 126

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 6

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 127

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Den oberoende tillsynsmyndigheten får samråda med den berörda hamnens rådgivande hamnanvändarkommitté, när den handlägger reklamationer eller tvister.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 128

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 8

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 129

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 9

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

9. Medlemsstaterna ska senast den... * **meddela kommissionen vilka mekanismer och förfaranden som har införts för att uppfylla kraven i punkterna 1 och 2 i denna artikel**, och därefter **utan dröjsmål** eventuella ändringar av **dess**a. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra och uppdatera förteckningen över **de berörda organen**.

* **EUT: inför datum 24 månader efter denna förordnings ikraftträdande.**

Ändringsförslag 130

Förslag till förordning Artikel 18

Kommissionens förslag

Artikel 18

Samarbete mellan oberoende tillsynsorgan

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

Ändringsförslag

utgår

nödvändiga för att organet ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning.

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

4. Om det oberoende tillsynsorganet betraktar uppgifterna som förtroliga i enlighet med EU-regler eller nationella regler om affärssekretess, ska det andra tillsynsorganet och kommissionen säkerställa att deras förtroliga karaktär respekteras. Dessa uppgifter får endast användas för det syfte för vilket de har begärts.

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

Ändringsförslag 131

Förslag till förordning

Artikel 19 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att vända sig till en oberoende överklagandeinstans för att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som hamnledningen eller det **oberoende tillsynsorganet** fattat eller vidtagit i enlighet med denna förordning. Denna instans kan vara en domstol.

Ändringsförslag

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att vända sig till en oberoende överklagandeinstans för att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som hamnledningen eller det **organ som har utsetts i enlighet med artikel 17** fattat eller vidtagit i enlighet med denna förordning. Denna instans kan vara en domstol.

Ändringsförslag 132

Förslag till förordning Artikel 20 – stycke 1

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljdsregler som är tillämpliga på överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och ha avskräckande effekt. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den ... och utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar av dem.

** EUT: inför datum 24 månader efter denna förordnings ikraftträdande.*

Ändringsförslag 133

Förslag till förordning Artikel 21

Kommissionens förslag

Artikel 21

Utövande av de delegerade uppgifterna

- 1. Befogenheten att delegera akter ska överföras på kommission enligt villkoren i denna artikel.*
- 2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 14 ska överföras på kommissionen för en begränsad tidsperiod.*
- 3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 14 kan när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett återkallandebeslut innebär att den delegering av befogenheter som anges i beslutet ska upphöra. Det ska träda i*

Ändringsförslag

utgår

kraft dagen efter offentliggörandet av beslutet i Europeiska unionens officiella tidning eller vid ett senare tillfälle som anges i beslutet. Det ska inte påverka giltigheten i några delegerade akter som redan är i kraft.

4. Så snart som kommissionen antar en delegerad akt, ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet om detta.

5. En delegerad akt antagen i enlighet med artikel 14 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. På initiativ av Europaparlamentet eller rådet kan denna period förlängas med två månader.

Ändringsförslag 134

Förslag till förordning Artikel 22

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 22

utgår

Kommittéförfarande

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

2. Om hänvisningar görs till denna punkt, ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 gälla.

Ändringsförslag 135

Förslag till förordning Artikel 23

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

*I syfte att utvärdera denna förordnings funktion och verkningar, ska regelbundna rapporter läggas fram för Europaparlamentet och rådet. Senast den ... * ska kommissionen lägga fram en första rapport och därefter regelbundna rapporter vart tredje år, som i tillämpliga fall ska åtföljas av lämpliga förslag. I sina rapporter ska kommissionen beakta de framsteg som gjorts i EU:s kommitté för dialog mellan hamnsektorns arbetsmarknadsparter.*

** EUT, inför datum: Fyra år efter datum för denna förordnings ikraftträdande.*

Ändringsförslag 136

Förslag till förordning Artikel 25

Kommissionens förslag

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

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

Ändringsförslag

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Den ska tillämpas från och med **den... ***.

** EUT: inför datum 24 månader efter denna förordnings ikraftträdande.*