

Regionsudvalgets udtalelse — En ramme for EU's fremtidige havnepolitik

(2014/C 114/11)

I. POLITISKE ANBEFALINGER**Politiske anbefalinger**

1. Regionsudvalget bifalder, på baggrund af at EU's havne for nuværende giver direkte og indirekte beskæftigelse til 3 mio. arbejdstagere, og forventningen om, at mængden af godstransport via havne stiger med 50 % inden 2030, at Kommissionen opbygger »havnepakken« omkring følgende prioriteter:

- de foreslåede foranstaltninger koncentrerer sig om de 319 havne, som er del af det transeuropæiske net, mens det står medlemsstaterne frit for, om de vil anvende forordningsudkastet på andre havne,
- havnetjenester moderniseres, og havneinvesteringer tiltrækkes ved at sikre fri markedsadgang og øge den finansielle gennemsigtighed samtidig med, at havnemyndigheder sikres en betydelig grad af selvstændighed,
- der sættes lid til udfaldet af den europæiske sociale dialog om havnesektoren, der blev indledt den 19. juni 2013,
- sikring af større sammenhæng i miljøledelsen af havnene,
- sikring af sammenhæng med EU's pilotprojekt »blue belt«, der sigter på at bidrage til skabelsen af et indre marked for søtransport, hvilket blev anbefalet i akten for det indre marked II;

2. tvivler dog på, at Kommissionens tilgang til havnepolitikken udspringer af overordnede overvejelser, da der i »havnepakken« hverken er omtale af Europa 2020-strategien eller »blå vækst«-initiativet eller revisionen af den meget havnerelevante forordning om svovlgrænser for skibsbrændstof, og der er ingen koordination med revisionen af retningslinjerne for statsstøtte i havnesektoren.

Metode

3. Regionsudvalget noterer sig, at Kommissionen har truffet et politisk modigt valg ved at fremlægge et forordningsudkast, for hvilket en række lovgivningsmæssige parametre som f.eks. direktivudkastet om koncessioner, udkastet til TEN-T-forordningen og udkastet til forordning om adgangen for tredjelands varer og tjenesteydelser til Unionens indre marked for offentlige udbud (COM(2012) 124) endnu ikke er vedtaget og derfor stadig er »bevægelige mål«;

4. er klar over, at Kommissionen har foretaget intensive høringer af berørte parter siden 2011, men beklager, at det er foregået uden direkte inddragelse af hverken Regionsudvalget eller de sammenslutninger, der repræsenterer lokale og regionale myndigheder; udtrykker tillige skuffelse over, at konsekvensanalysen, på trods af det nylige arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om territoriale konsekvensanalyser⁽¹⁾ ikke udtrykkeligt omhandler den territoriale dimension. Set i lyset af de udfordringer den europæiske havnepolitik står over for med hensyn til territorial samhørighed, er dette desto mere beklageligt. I øjeblikket vokser disse udfordringer som følge af »containerisering«-fænomenet og truslen om overbelastning af de største havnes bagland;

5. understreger behovet for at tage hensyn til de europæiske havnes forskellighed, der skyldes forskellene i geografisk beliggenhed, økonomiske aktiviteter, lovgivningsmæssige rammer samt nationale havnepolitiske rammer; minder i denne henseende om, at havnepakken i henhold til afgørelse nr. 661/2010/EU om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (artikel 12, stk. 2) vil finde anvendelse på søhavne, som svarer til en af kategorierne A, B, C, som defineres således:

- »A. Søhavne af international betydning: havne med en samlet årlig trafikmængde på mindst 1,5 mio. tons fragt eller 200 000 passagerer, som, medmindre det er umuligt, er forbundet med dele af det transeuropæiske transportnet på landjorden, og som derfor spiller en vigtig rolle for den internationale søtransport.

⁽¹⁾ SWD(2013) 3 final, http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf.

- B: Søhavne af betydning for Unionen, som ikke falder ind under kategori A: disse havne har en samlet årlig trafikmængde på mindst 0,5 mio. tons fragt eller mellem 100 000 og 199 999 passagerer, som, medmindre det er umuligt, er forbundet med dele af det transeuropæiske transportnet på landjorden, og som er udstyret med de nødvendige omladningsanlæg for søtransport over korte afstande.
- C: Regionale havne: disse havne opfylder ikke betingelserne for kategori A og B, men er beliggende i ømråder eller i områder i den ydre eller yderste periferi og varetager søforbindelsen mellem disse regioner indbyrdes og/eller med Unionens centrale regioner»;
6. glæder sig over, at arbejdsmarkedets parter inden for havnesektoren har nedsat et europæisk sektordialogudvalg, og minder om, hvor vigtigt det er at have en god social dialog på nationalt og lokalt niveau for at forbedre leve- og arbejdsvilkårene og øge sektorens konkurrenceevne.

Juridisk grundlag, nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

7. Regionsudvalget støtter Kommissionens argumentation for valg af retsgrundlag (EUF-traktatens artikel 100, stk. 2) samt overholdelse af nærhedsprincippet som redegjort for i begrundelsen til forordningsudkastet (punkt 3.3). Hvad angår proportionalitetsprincippet, er Regionsudvalget dog stadig ikke overbevist om, at en forordning er at foretrække frem for et direktiv som ved Kommissionens tidligere forslag og anden relevant lovgivning (navnlig koncessioner). Det ville være selvmodsigende at vælge en type retsakt, der som en forordning er retligt bindende i alle enkeltheder, og samtidig anerkende den centrale rolle, som medlemsstaterne og de involverede regionale og lokale offentlige myndigheder spiller for udviklingen af havneinfrastrukturene. Et direktiv ville være bedre egnet til at behandle de mange forskellige havne, der findes i EU.

Strukturfonde og statsstøtte

8. Regionsudvalget fremhæver, at EU siden 2000 har stillet ca. 6,2 mia. euro til rådighed via strukturfondene og Samhørighedsfonden til medfinansiering af infrastruktur i søhavne. Herudover blev 4 % af TEN-T-budgettet i perioden 2007-2012 (svarende til 244,6 mio. euro) tildelt havne;
9. henleder opmærksomheden på Revisionsrettens særberetning 4/2012 om effektiv anvendelse af strukturfondene og Samhørighedsfonden til medfinansiering af infrastruktur i søhavne⁽²⁾. Regionsudvalget fremhæver Revisionsrettens anbefaling om at »gøre støtten under samhørighedspolitikken for den kommende periode betinget af, at der foreligger en samlet langsigtet havneudviklingsstrategi (baseret på en behovsvurdering) for alle havne i den relevante region«;
10. bifalder, at Kommissionen⁽³⁾ er af den opfattelse, at statsstøtte til tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, herunder fra EFRU, ikke vil blive medtaget i beregningerne over loftet for regionalstøttens intensitet, hvis betingelserne i afgørelsen af 20. december 2011 er opfyldt⁽⁴⁾;
11. minder om vigtigheden af at afklare anvendelsen af statsstøtteregler for infrastruktur i betragtning af de problemer, der er med at tolke Domstolens dom af 24. marts 2011 i sagen om *Freistaat Sachsen og Land Sachsen-Anhalt (T-443/08)* og *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) mod Europa-Kommissionen*, hvilket har givet betydelige forsinkelser i den forudgående kontrol af ca. 200 infrastrukturprojekter, der finansieres via strukturfondene;
12. beklager, at Kommissionen ikke direkte i havnepakken har medtaget forslag til afklaring af begrebet statsstøtte, hvad angår finansiering af infrastrukturer, herunder i havnesektoren (tiltag 5). Derimod har Kommissionen lanceret en spørgeskemaundersøgelse den 3. juli 2013 om drift og beskættning af havne, der kun blev sendt til alle medlemsstaternes permanente repræsentationer. Regionsudvalget beder derfor Kommissionen om i de kommende måneder at anlægge en mere inkluderende tilgang og inddrage de lokale og regionale myndigheder via Regionsudvalget i revisionen af statsstøttereglerne for infrastruktur i almindelighed og havne i særdeleshed, navnlig i forbindelse med den sandsynlige udarbejdelse af undtagelsesforordninger for kategorien havneinfrastruktur inden udgangen af 2013.

⁽²⁾ <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>.

⁽³⁾ Guide to the application of the EU rules on state aid, public procurement and the internal market to SGEI, SWD(2013)53, 15.2.2013.

⁽⁴⁾ I henhold til Kommissionens afgørelse af 20.12.2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

Lovgivningsforslag

13. Regionsudvalget anbefaler at udelukke oprensning, fortøjning, lodstjenester og bugsering fra forordningens anvendelsesområde, da disse tjenester opfylder målsætninger af almen interesse, dvs. sikkerhed og miljøbeskyttelse; opfordrer Kommissionen til at finde en løsning på problemet med uoverensstemmelser set i forhold til eksisterende direktiver vedrørende modtagefaciliteter i havne og opstille klare skillelinjer. Forudsætninger for og krav til modtagefaciliteter i havne defineres allerede i direktiv 2000/59. Navnlig bestemmelserne i artikel 8 er i modstrid med en fri markedsadgang for alle udbydere af affaldshåndteringstjenester. For så vidt som havneoperatøren udvælger enkelte modtagefaciliteter og inddrager disse i det nævnte direktivs gebyrsystem gælder bestemmelserne om offentlige udbud i direktiv 2004/17;

14. beklager, at der i artikel 2 »definitioner« ikke er en definition af »kompetent myndighed«, der har stor betydning i artikel 8 og 9;

15. beklager den utilstrækkelige anerkendelse af de lokale og regionale myndigheders rolle, hvad angår gældende lovgivning og fastlæggelse af mindstekrav for levering af havnetjenester (artikel 4, stk. 2, litra d) og stk. 4, artikel 6, stk. 4);

16. foreslår en yderligere udvidelse af anvendelsesområdet for den i artikel 8 definerede forpligtelse til public service, så der navnlig kan indarbejdes kriterier vedrørende territorial samhørighed såsom adgang til fjertliggende områder og øer samt regioner i den yderste periferi;

17. vil gerne vide, i forbindelse med proceduren for begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester i medfør af artikel 7, hvorfor Kommissionen i artikel 10 kun tager højde for muligheden for og ikke forpligtelsen til at sikre personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF;

18. er i tvivl om, hvorvidt de krav, der især er fastlagt i artikel 12 om detaljeringsgraden af de oplysninger, som havnemyndigheder skal fremlægge vedrørende de offentlige midler, de modtager, og forpligtelsen til at føre separate regnskaber ikke er uforholdsmæssige, navnlig med hensyn til de meget forskellige omkostningsstrukturer, der afhænger af den enkelte havns beliggenhed;

19. anmoder Kommissionen om at specificere nærmere, hvad der menes med »fælles afgiftsprincipper« i artikel 14, stk. 5, eftersom enhver beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, der tillægges Kommissionen, bør være så præcis som mulig;

20. tvivler på merværdien ved at oprette en uafhængig tilsynsmyndighed, der skal overvåge og føre tilsyn med anvendelsen af forordningen (betragtning 19 og artikel 17). En sådan instans vil forårsage yderligere administrative byrder for havneplanlægning og -udvikling og for medlemsstaternes budgetter;

21. er tilsvarende i tvivl om, hvorfor det er nødvendigt at oprette et samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder for at fremme en ensartet gennemførelse af en forordning, som pr. definition gælder umiddelbart (artikel 18).

II. FORSLAG TIL ÆNDRINGER**Ændringsforslag 1**

Titel

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING DIREKTIV om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne

Begrundelse

Regionsudvalget er ikke overbevist om, at en forordning er at foretrække frem for et direktiv som ved Kommissionens tidligere forslag og anden relevant lovgivning (navnlig koncessioner). Et direktiv ville være bedre egnet til at behandle de mange forskellige havne, der findes i EU.

Ændringsforslag 2

Betragtning 4

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Langt størstedelen af EU's skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning gælde for havnene i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af EU's samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til ømråder og fjerntliggende områder; medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også. Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.</p>	<p>Langt størstedelen af EU's skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning <u>dette direktiv</u> på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning <u>dette direktiv</u> gælde for havnene i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af EU's samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til ømråder, og fjerntliggende områder <u>og regioner i den yderste periferi</u>; medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også. <u>Teknisk-nautiske lodstjenester i rum sø, der opfylder opgaver af almen interesse, har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning <u>dette direktiv</u>.</u></p>

Begrundelse

Ændringsforslag knyttet til ændringsforslaget til artikel 1 (anvendelsesområde).

Ændringsforslag 3

Betragtning 19

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning berører ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter.</p>	<p>Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. <u>Dette direktiv</u> Denne forordning berører ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at anvender <u>anvender</u> bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter.</p>

Begrundelse

Ændringsforslag knyttet til artikel 10.2.

Ændringsforslag 4

Betragtning 29

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Med henblik på at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer af denne forordning og især for at fremme en ensartet anvendelse af miljøafgifter, styrke den EU-dækkende sammenhæng af miljøafgifter og sikre fælles afgiftsprincipper for at fremme nærskibsfarten bør beføjelsen til at vedtage retsakter tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter. (...).</p>	<p>Med henblik på at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer af dette direktiv denne forordning og især for at fremme en ensartet anvendelse af miljøafgifter, styrke den EU-dækkende sammenhæng af miljøafgifter og sikre fælles afgiftsprincipper for at fremme nærskibsfarten bør beføjelsen til at vedtage retsakter tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter. (...).</p>

Begrundelse

Ændringsforslag knyttet til artikel 14.5. Støtter fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer. Kun havnemyndigheden kan træffe afgørelse om differentiering af havneafgifter.

Ændringsforslag 5

Artikel 1 — Emne og anvendelsesområde

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>1. Ved denne forordning fastsættes:</p> <p>(a) klare rammer for adgang til markedet for havnetjenester</p> <p>(b) fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed og afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af forvaltningsorganerne eller leverandørerne af havnetjenester.</p> <p>2. Denne forordning finder anvendelse på følgende kategorier af havnetjenester, enten på havnens område eller på vandvejen til og fra havnene.</p> <p>(a) bunkring</p> <p>(b) godshåndtering</p> <p>(c) oprensning</p> <p>(d) fortøjning</p> <p>(e) passagertjenester</p> <p>(f) modtagefaciliteter i havne</p> <p>(g) lodsning og</p> <p>(h) bugsering.</p>	<p>1. Ved dette direktiv denne forordning fastsættes:</p> <p>(a) klare rammer for adgang til markedet for havnetjenester</p> <p>(b) fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed og afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af forvaltningsorganerne eller leverandørerne af havnetjenester.</p> <p>2. Dette direktiv Denne forordning finder anvendelse på følgende kategorier af havnetjenester, enten på havnens område eller på vandvejen til og fra havnene.</p> <p>(a) bunkring</p> <p>(b) godshåndtering</p> <p>(c) oprensning</p> <p>(d) fortøjning</p> <p>(e) (c) passagertjenester</p> <p>(f) (d) modtagefaciliteter i havne</p> <p>(g) lodsning og</p> <p>(h) bugsering.</p>

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
3. Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, som er defineret i bilag I i forordning XXX [forordningen om TEN-T-retningslinjer].	3. <u>Dette direktiv</u> Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, som er defineret i bilag I i forordning XXX [forordningen om TEN-T-retningslinjer].
4. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende denne forordning på andre havne. Når medlemsstaterne beslutter at anvende denne forordning på andre havne, underretter de Kommissionen om deres beslutning.	4. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende <u>dette direktiv</u> denne forordning på andre havne. Når medlemsstaterne beslutter at anvende <u>dette direktiv</u> denne forordning på andre havne, underretter de Kommissionen om deres beslutning.

Begrundelse

- Lodsning, bugsering og fortøjning er havnetjenester af almen interesse (med den målsætning at opretholde den maritime sikkerhed og beskytte miljøet), som medlemsstaterne regulerer strengt, og som ikke kan overlades til markedet.
- Medtagelsen af oprensningstjenester i forordningen er et indgreb i havnenes ejendomsret, da det som hovedregel ville betyde, at de ikke længere ville have ret til selv at vedligeholde deres egne vandveje og havnebassiner. Desuden kan oprensning i disse havneområder sammenlignes med vedligeholdelsen af kajer og sluser og ikke med andre havnetjenesteydelser, som har direkte tilknytning til anløb af skibe og afregnes individuelt for hvert skibsanløb.

Ændringsforslag 6

Artikel 2, nyt punkt 2 (a) tilføjes — Definitioner

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>»kompetent myndighed«: enhver offentlig myndighed eller gruppe af myndigheder i en eller flere medlemsstater, som har beføjelse til at gribe ind i havnetjenester inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse</u>

Begrundelse

Begrebet »Kompetent myndighed« anvendes i forordning (EF) 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, hvor det defineres som »enhver offentlig myndighed eller gruppe af offentlige myndigheder i en eller flere medlemsstater, som har beføjelse til at gribe ind i offentlig personbefordring inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse«. (art. 2, b). Definitionen vil skabe mere sammenhæng mellem EU's lovgivningsmæssige tekster og øge den lovgivningsmæssige gennemsigtighed, så der kan udarbejdes en harmoniseret definition, der ikke kun finder anvendelse på passagertjenester.

Ændringsforslag 7

Artikel 2.14 — Definitioner

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
»public service-forpligtelse«: et krav, som er defineret eller fastsat for at sikre levering af de havnetjenester af almen interesse, som en operatør på et rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår	»public service-forpligtelse«: et krav, som er defineret eller fastsat <u>af en kompetent myndighed</u> for at sikre levering af de havnetjenester af almen interesse, som en operatør på et rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår <u>uden modydelse</u>

Begrundelse

Dette ændringsforslag afspejler betragtning 16, hvori der står, at »Forordningen udelukker ikke, at den kompetente myndighed kan give kompensation for opfyldelsen af public service-forpligtelser, forudsat at det sker i overensstemmelse med statsstøttere reglerne.«

Ændringsforslag 8

Artikel 2.15 — Definitioner

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
»nærskibstrafik«: transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser	»nærskibstrafik«: transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser <u>eller, når det drejer sig om regioner i den yderste periferi, mellem havne beliggende i lande i deres naboområder;</u>

Begrundelse

Det er ikke rimeligt at begrænse nærområdet til selve EU. Dette koncept bør udvides til også at omfatte hele EU's territorium uanset den geografiske beliggenhed, navnlig i de ultraperifere regioner, hvor Kommissionen arbejder for en strategi til styrkelse af deres integration i deres geografiske nærområder.

Ændringsforslag 9

Artikel 2.16 — Definitioner

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

Begrundelse

Det foreslås at slette den sidste del af definitionen af en søhavn. Denne del er ny i forhold til tidligere foreslåede definitioner, men begrebet »havneområde« er ikke defineret. Det kunne lede til sammenblanding med de lokale og regionale myndigheders transportinfrastrukturer mellem havn og bagland.

Ændringsforslag 10

Artikel 2.16, nyt punkt 2 (a) tilføjes — Definitioner

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
	<u>»Teknisk-nautiske tjenester«: havnetjenester af almen interesse, der ydes med henblik på søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse og omfatter fortøjning, lodsning og bugsering</u>

Begrundelse

Følger af ændringsforslagene til artikel 2 og 18.

Ændringsforslag 11

KAPITEL II — Titel

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
KAPITEL II — Markedsadgang	KAPITEL II — Markedsadgang <u>Principper vedrørende levering af og adgang til havnetjenester</u>

Begrundelse

Den nuværende titel antyder, at Kommissionen forfølger en liberaliseringsmålsætning, mens kapitlet navnlig indeholder bestemmelser for udøvelse af havnetjenester, der ikke nødvendigvis er åbne i forhold til markedet.

Ændringsforslag 12

Artikel 4 — Mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>1. Havnens forvaltningsorgan kan kræve, at leverandører af havnetjenester skal opfylde mindstekravene for at udføre de pågældende havnetjenester.</p> <p>2. De mindstekrav, der er fastsat i stk. 1, kan kun vedrøre følgende aspekter, hvor det er relevant:</p> <p>d) overholdelse af lokale, nationale, internationale og Unionens miljøkrav.</p> <p>(...).</p> <p>4. Hvor mindstekrav omfatter et specifikt lokalkendskab eller fortrolighed med lokale forhold, skal havnens forvaltningsorgan sikre, at der er passende adgang til relevant uddannelse på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, medmindre medlemsstaten sikrer tilstrækkelig adgang til sådan uddannelse.</p>	<p>1. Havnens forvaltningsorgan kan <u>i samråd med de relevante kompetente myndigheder</u> kræve, at leverandører af havnetjenester skal opfylde mindstekravene for at udføre de pågældende havnetjenester.</p> <p>2. De mindstekrav, der er fastsat i stk. 1, kan kun vedrøre følgende aspekter, hvor det er relevant:</p> <p>d) overholdelse af lokale, <u>regionale</u>, nationale, internationale og Unionens miljøkrav.</p> <p>(...).</p> <p>4. Hvor mindstekrav omfatter et specifikt lokalkendskab eller fortrolighed med lokale forhold, skal havnens forvaltningsorgan sikre, at der er passende adgang til relevant uddannelse på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, medmindre <u>den relevante kompetente myndighed</u> medlemsstaten sikrer tilstrækkelig adgang til sådan uddannelse.</p>

Begrundelse

Ændringsforslaget tager sigte på at styrke de lokale og regionale myndigheders rolle, hvad angår gældende lovgivning og fastlæggelse af mindstekrav for levering af havnetjenester.

Ændringsforslag 13

Artikel 6.4 — Begrænsninger af antallet af leverandører af havnetjenester

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Når en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, kan medlemsstaten overlade vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en myndighed, som er uafhængig af havnens forvaltningsorgan. Hvis medlemsstaten ikke overlader vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en sådan myndighed, må antallet af leverandører ikke være mindre end to.</p>	<p>Når en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, kan <u>den relevante kompetente myndighed</u> medlemsstaten overlade vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en myndighed, som er uafhængig af havnens forvaltningsorgan. <u>Havnens forvaltningsorgan skal godtgøre, at markedssituationen muliggør en begrænsning. Begrænsningen skal være tidsbegrænset.</u> Hvis den relevante kompetente myndighed medlemsstaten ikke overlader vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en sådan myndighed, må antallet af leverandører ikke være mindre end to.</p>

Ændringsforslag 14

Artikel 7

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<ol style="list-style-type: none"> 1. Enhver begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste i henhold til artikel 6 skal følge en udvælgelsesprocedure, som skal være åben for alle interesserede parter, ikke-diskriminerende og gennemsigtig. 2. Hvis den skønnede værdi af havnetjenesten overstiger den tærskel, der er fastsat i stk. 3, anvendes reglerne for tildelingsproceduren, de proceduremæssige garantier og den maksimale varighed af koncessionerne, jf. direktiv.../... [koncessioner]. 3. Tærskelværdien og metoden til at fastsætte værdien af havnetjenesten skal være kravene i de relevante og gældende bestemmelser i direktiv.../... [koncessioner]. 4. Den eller de udvalgte leverandører og havnens forvaltningsorgan indgår en havnetjenestekontrakt. 5. I forbindelse med denne forordning skal en væsentlig ændring, som defineret i direktiv.../... [koncessioner], af bestemmelserne i en havnetjenestekontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny havnetjenestekontrakt og kræver en ny procedure, jf. stk. 2. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Enhver begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste i henhold til artikel 6 skal følge en udvælgelsesprocedure, som skal være åben for alle interesserede parter, ikke-diskriminerende og gennemsigtig. 2. Hvis den skønnede værdi af havnetjenesten overstiger den tærskel, der er fastsat i stk. 3, anvendes reglerne for tildelingsproceduren, de proceduremæssige garantier og den maksimale varighed af koncessionerne, jf. direktiv.../... [koncessioner]. 3. Tærskelværdien og metoden til at fastsætte værdien af havnetjenesten skal være kravene i de relevante og gældende bestemmelser i direktiv.../... [koncessioner]. 4.2. Den eller de udvalgte leverandører og havnens forvaltningsorgan indgår en havnetjenestekontrakt. 5. I forbindelse med denne forordning skal en væsentlig ændring, som defineret i direktiv.../... [koncessioner], af bestemmelserne i en havnetjenestekontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny havnetjenestekontrakt og kræver en ny procedure, jf. stk. 2.

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
6. Stk. 1 til 5 i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9.	6.3. Stk. 1 til 5 og 2 i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9.
7. Denne forordning berører ikke direktiv .../... [koncessioner], direktiv .../... [offentlige forsyningsværker] og direktiv .../... [offentlige indkøb].	7.4. Denne forordning berører ikke direktiv .../... [koncessioner], direktiv .../... [offentlige forsyningsværker] og direktiv .../... [offentlige indkøb]. <u>4a. Havnetjenestekontrakternes løbetid skal stå i forhold til de gennemførte investeringer.</u>

Ændringsforslag 15

Artikel 8 — Forpligtelse til public service

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
1. Medlemsstaterne kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre: <ol style="list-style-type: none"> tjenestens disponibilitet uden afbrydelse døgnet rundt hele året tilgængelighed for alle brugere en rimelig pris for tjenesten for visse brugergrupper. 	1. Medlemsstaterne <u>De kompetente myndigheder</u> kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre: <ol style="list-style-type: none"> tjenestens disponibilitet uden afbrydelse døgnet rundt hele året tilgængelighed for alle brugere en rimelig pris for tjenesten for visse brugergrupper <u>kriterier knyttet til territorial samhørighed som adgang til fjerntliggende områder og øer samt regioner i den yderste periferi</u> <u>varetagelse af særlige opgaver, som er relevante af hensyn til sikkerheden og miljøet, og som ud fra en økonomisk betragtning ikke ville blive udført af leverandøren af havnetjenester.</u>
2. De i stk. 1 omhandlede forpligtelser skal være klart definerede, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og kontrollerbare, og de skal sikre lige adgang for alle leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen.	2. De i stk. 1 omhandlede forpligtelser skal være klart definerede, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og kontrollerbare, og de skal sikre lige adgang for alle leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen.
3. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder inden for deres område, som kan pålægge sådanne public service-forpligtelser. Havnens forvaltningsorgan kan være den kompetente myndighed. (...).	3. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder inden for deres område, som kan pålægge sådanne public service-forpligtelser. Havnens forvaltningsorgan kan, <u>hvis det er offentligt</u> , være den kompetente myndighed. (...).

Begrundelse

- Det foreslås at udvide forpligtelserne til public service til kriterier vedrørende territorial samhørighed, som det foreslås i begrundelsen i forslaget til forordning (se slutning på 1.4). Desuden bør der tages hensyn til kriterier for opgaver, der ikke er økonomisk rentable, men har særlig betydning for sikring af havneløb og miljø.
- Da havnens forvaltningsorgan kan være privat og modtage offentlige midler, bør muligheden for, at dette forvaltningsorgan kan være den kompetente myndighed, som pålægger public service-forpligtelser, jf. artikel 8, stk. 3, være begrænset til offentlige forvaltningsorganer.

Ændringsforslag 16

Artikel 9 — Intern operatør

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>1. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), kan den kompetente myndighed beslutte selv at levere en havnetjeneste, som er underlagt public service-forpligtelser, eller direkte at pålægge en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene, sådanne forpligtelser. I så fald skal leverandøren af havnetjenester betragtes som en intern operatør i forbindelse med denne forordning.</p> <p>(...).</p> <p>4. Hvis en kompetent myndighed beslutter at anvende stk. 1 i alle medlemsstatens søhavne, der er omfattet af denne forordning, underretter den Kommissionen herom.</p> <p>(...).</p>	<p>1. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), kan den kompetente myndighed beslutte selv at levere en havnetjeneste, som er underlagt public service-forpligtelser, eller <u>direkte at pålægge levere denne gennem</u> en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene; sådanne forpligtelser. I så fald skal leverandøren af havnetjenester betragtes som en intern operatør i forbindelse med <u>dette direktiv denne forordning</u>.</p> <p>(...).</p> <p>4. Hvis en kompetent myndighed beslutter at anvende stk. 1 i alle medlemsstatens søhavne, der er omfattet af <u>dette direktiv denne forordning</u>, underretter den Kommissionen herom.</p> <p>(...).</p>

Begrundelse

Det er tvivlsomt, om den situation, hvor en havnetjenesteleverandør betragtes som en »intern operatør« kun opstår for havnetjenester, der er underlagt public service-tjenester. Der kan være rent forretningsmæssige grunde til, at et havneforvaltningsorgan (der kan være privat) ønsker at levere havnetjenesterne selv, uden at denne tjeneste specifikt er defineret som public service.

Ændringsforslag 17

Artikel 10.2 — Sikring af arbejdstagernes rettigheder

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

Begrundelse

Det er uklart, hvorfor Kommissionen kun tager højde for *muligheden* for og ikke forpligtelsen til at sikre personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

Ændringsforslag 18

Artikel 10.3 — Sikring af arbejdstagernes rettigheder

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

Begrundelse

Offentliggørelse af »gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder« er muligvis et brud på persondataloven.

Ændringsforslag 19

Artikel 12, stk. 2 — Gennemsigtige finansielle forbindelser

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for hver enkelt havnetjeneste og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at: <ul style="list-style-type: none"> (a) alle omkostninger og indtægter er korrekt tildelt eller fordelt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper (b) det klart er fastlagt, efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper de adskilte regnskaber føres. 	Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for hver enkelt havnetjeneste og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, <u>at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, til et andet, og at overvåge anvendelsen af indtægter fra infrastrukturafgifter og overskud fra andre forretningsaktiviteter.</u> <ul style="list-style-type: none"> (a) alle omkostninger og indtægter er korrekt tildelt eller fordelt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper (b) det klart er fastlagt, efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper de adskilte regnskaber føres.

Begrundelse

Foreslået forenkling af kravene til regnskabsføring, der stammer fra artikel 6 i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Ændringsforslag 20

Artikel 14, stk. 4

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med forretningspraksis, f.eks. for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet. Kriterierne for differentierede afgifter skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og overholde konkurrencereglerne. Den deraf følgende differentierede afgift skal navnlig være tilgængelig for alle relevante havnetjenestebrugere på lige vilkår.</p>	<p>4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med forretningspraksis, f.eks. for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet <u>eller af hensyn til den territoriale samhørighed, som f.eks. tilgængeligheden af regionerne i den yderste periferi</u>. Kriterierne for differentierede afgifter skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og overholde konkurrencereglerne. Den deraf følgende differentierede afgift skal navnlig være tilgængelig for alle relevante havnetjenestebrugere på lige vilkår.</p>

Begrundelse

Formålet med ændringen er, at reglerne skal gøre det muligt at underlægge afgiftsfastsættelsen andre kriterier, som tager hensyn til utilgængeligheden af de ultraperifere regioner og nødvendigheden af at kompensere for ekstraudgifterne til transport for derved at skabe lige betingelser for alle brugere, således som det stipuleres i EUF-traktatens artikel 349.

Ændringsforslag 21

Artikel 14 — Havneinfrastrukturafgifter

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>(...).</p> <p>5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.</p> <p>(...).</p> <p>7. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i stk. 4, til rådighed for den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed og Kommissionen, og derudover detaljerede oplysninger om de omkostninger og indtægter, der tjener som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne, og den metode, der anvendes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifter for så vidt angår de faciliteter og ydelser, som disse havneinfrastrukturafgifter vedrører.</p>	<p>(...).</p> <p>5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.</p> <p>(...).</p> <p>7. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i stk. 4, til rådighed for den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed og Kommissionen, og derudover detaljerede oplysninger om de omkostninger og indtægter, der tjener som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne, og den metode, der anvendes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifter for så vidt angår de faciliteter og ydelser, som disse havneinfrastrukturafgifter vedrører.</p>

Begrundelse

Havneforvaltningsorganernes kommercielle frihed må ikke begrænses af sådanne principper (afgifter/prisfastsættelser på et konkurrencepræget område). Desuden bør beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter, være så præcise og begrænsede som muligt.

Ændringsforslag 22

Artikel 17

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p style="text-align: center;">Uafhængig tilsynsinstitans</p> <p>1. Medlemsstaterne sikrer, at en uafhængig tilsynsmyndighed overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af denne forordning for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning.</p> <p>2. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal være retligt adskilt fra og operationelt uafhængig af alle havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester. Medlemsstater, som bevarer ejerskabet af eller kontrollen over havne eller havneforvaltningsorganer skal sikre en effektiv strukturel adskillelse mellem de funktioner, der vedrører tilsyn og overvågning i forbindelse med denne forordning, og de aktiviteter, der er knyttet til deres ejerskab eller kontrol. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal udøve sine beføjelser på en upartisk og gennemsigtig måde, som tager behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.</p> <p>3. Den uafhængige tilsynsmyndighed behandler de klager, som indgives af enhver part med en legitim interesse, og de tvister, der indbringes for tilsynsmyndigheden vedrørende anvendelsen af denne forordning.</p> <p>4. Hvis der opstår en tvist mellem parter, der er etableret i forskellige medlemsstater, er det den uafhængige tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, hvor tvisten antages at have sin oprindelse, der har kompetence til at løse tvisten.</p> <p>5. Den uafhængige tilsynsmyndighed har ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for at sikre overvågning af og tilsyn med anvendelsen af denne forordning.</p> <p>6. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan på anmodning af en kompetent myndighed i medlemsstaten komme med udtalelser om alle spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.</p> <p>7. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan høre havnebrugernes rådgivende udvalg for den berørte havn i forbindelse med klager eller tvister.</p> <p>8. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.</p> <p>9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navnet på de uafhængige tilsynsmyndigheder senest den 1. juli 2015 og eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de uafhængige tilsynsmyndigheder på sit websted.</p>	<p style="text-align: center;">Uafhængig tilsynsinstitans</p> <p>1. Medlemsstaterne sikrer, at en uafhængig tilsynsmyndighed overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af denne forordning for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning.</p> <p>2. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal være retligt adskilt fra og operationelt uafhængig af alle havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester. Medlemsstater, som bevarer ejerskabet af eller kontrollen over havne eller havneforvaltningsorganer skal sikre en effektiv strukturel adskillelse mellem de funktioner, der vedrører tilsyn og overvågning i forbindelse med denne forordning, og de aktiviteter, der er knyttet til deres ejerskab eller kontrol. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal udøve sine beføjelser på en upartisk og gennemsigtig måde, som tager behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.</p> <p>3. Den uafhængige tilsynsmyndighed behandler de klager, som indgives af enhver part med en legitim interesse, og de tvister, der indbringes for tilsynsmyndigheden vedrørende anvendelsen af denne forordning.</p> <p>4. Hvis der opstår en tvist mellem parter, der er etableret i forskellige medlemsstater, er det den uafhængige tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, hvor tvisten antages at have sin oprindelse, der har kompetence til at løse tvisten.</p> <p>5. Den uafhængige tilsynsmyndighed har ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for at sikre overvågning af og tilsyn med anvendelsen af denne forordning.</p> <p>6. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan på anmodning af en kompetent myndighed i medlemsstaten komme med udtalelser om alle spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.</p> <p>7. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan høre havnebrugernes rådgivende udvalg for den berørte havn i forbindelse med klager eller tvister.</p> <p>8. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.</p> <p>9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navnet på de uafhængige tilsynsmyndigheder senest den 1. juli 2015 og eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de uafhængige tilsynsmyndigheder på sit websted.</p>

Begrundelse

Merværdien ved at oprette en uafhængig tilsynsmyndighed, der skal overvåge og føre tilsyn med anvendelsen af forordningen er tvivlsom. De eksisterende kompetente myndigheder (herunder på lokalt og regionalt niveau) kan påtage sig ansvaret for at føre dette tilsyn. Desuden er en forordning pr. definition »bindende i alle enkeltheder«, og der er derfor ikke behov for foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse. I artikel 19 fastsættes under alle omstændigheder en klagemekanisme.

Ændringsforslag 23

Artikel 18 — Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder</p> <p>1. De uafhængige tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og -praksis for at lette en fremme en ensartet gennemførelse af denne forordning. Med henblik herpå deltager de i og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt og mindst en gang om året. Kommissionen deltager i, samordner og støtter det arbejde, der udføres af netværket.</p> <p>2. De uafhængige tilsynsmyndigheder samarbejder tæt med henblik på gensidig bistand i deres opgaver, herunder i at foretage undersøgelser, der er nødvendige for at behandle klager og tvister i sager, der involverer havne i forskellige medlemsstater. Med dette mål for øje forelægger en uafhængig tilsynsmyndighed efter en anden tilsynsmyndigheds begrundede anmodning de oplysninger, der er nødvendige for at den pågældende tilsynsmyndighed kan udføre sine opgaver i henhold til denne forordning.</p> <p>3. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder efter en begrundet anmodning forelægger Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan udføre sine opgaver. De oplysninger, som Kommissionen udbeder sig, skal stå i et rimeligt forhold til, hvad opgaverne kræver.</p> <p>4. Oplysninger, der af den uafhængige tilsynsmyndighed betragtes som fortrolige i henhold til Unionens regler og nationale regler om forretningshemmeligheder, behandles også som fortrolige af den anden nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen. Oplysningerne må kun anvendes til det formål, der ligger til grund for anmodningen.</p> <p>5. På grundlag af de uafhængige tilsynsmyndigheders erfaringer og det i stk. 1 omhandlede netværks aktiviteter samt for at sikre et effektivt samarbejde kan Kommissionen vedtage fælles principper for passende mekanismer til udveksling af oplysninger mellem uafhængige tilsynsmyndigheder. Disse gennemførelsesforanstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.</p>	<p>Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder</p> <p>1. De uafhængige tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og -praksis for at lette en fremme en ensartet gennemførelse af denne forordning. Med henblik herpå deltager de i og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt og mindst en gang om året. Kommissionen deltager i, samordner og støtter det arbejde, der udføres af netværket.</p> <p>2. De uafhængige tilsynsmyndigheder samarbejder tæt med henblik på gensidig bistand i deres opgaver, herunder i at foretage undersøgelser, der er nødvendige for at behandle klager og tvister i sager, der involverer havne i forskellige medlemsstater. Med dette mål for øje forelægger en uafhængig tilsynsmyndighed efter en anden tilsynsmyndigheds begrundede anmodning de oplysninger, der er nødvendige for at den pågældende tilsynsmyndighed kan udføre sine opgaver i henhold til denne forordning.</p> <p>3. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder efter en begrundet anmodning forelægger Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan udføre sine opgaver. De oplysninger, som Kommissionen udbeder sig, skal stå i et rimeligt forhold til, hvad opgaverne kræver.</p> <p>4. Oplysninger, der af den uafhængige tilsynsmyndighed betragtes som fortrolige i henhold til Unionens regler og nationale regler om forretningshemmeligheder, behandles også som fortrolige af den anden nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen. Oplysningerne må kun anvendes til det formål, der ligger til grund for anmodningen.</p> <p>5. På grundlag af de uafhængige tilsynsmyndigheders erfaringer og det i stk. 1 omhandlede netværks aktiviteter samt for at sikre et effektivt samarbejde kan Kommissionen vedtage fælles principper for passende mekanismer til udveksling af oplysninger mellem uafhængige tilsynsmyndigheder. Disse gennemførelsesforanstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.</p>

Begrundelse

Argumentation her er sammenfaldende med begrundelsen for ændringsforslaget til artikel 17: Det er uklart, hvorfor det er nødvendigt med samarbejde mellem uafhængige tilsynsorganer. Det er endnu mere uklart, hvis man følger Kommissionens ræsonnement for at foretrække en forordning, der pr. definition er »bindende i alle enkeltheder«. Dette valg bør »forhindre, at medlemsstaterne og Kommissionen pålægges ekstra administrative byrder«, og der er derfor ikke behov for foranstaltninger til at lette en ensartet gennemførelse. I artikel 19 fastsættes under alle omstændigheder en klagemekanisme.

Ændringsforslag 24

Artikel 19 — Anker

Kommissionens forslag	Regionsudvalgets ændringsforslag
<p>1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder, af havnens forvaltningsorgan, eller af den uafhængige tilsynsmyndighed, til en klageinstans, der er uafhængig af de involverede parter. Denne klageinstans kan være en domstol.</p> <p>2. Når den i stk. 1 omhandlede klageinstans ikke har domstolskarakter, begrundes dens afgørelser skriftligt. Dens afgørelser skal desuden kunne prøves ved en national domstol.</p>	<p>1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder <u>eller</u> af havnens forvaltningsorgan, eller af den uafhængige tilsynsmyndighed, til en klageinstans, der er uafhængig af de involverede parter. Denne klageinstans kan være en domstol.</p> <p>2. Når den i stk. 1 omhandlede klageinstans ikke har domstolskarakter, begrundes dens afgørelser skriftligt. Dens afgørelser skal desuden kunne prøves ved en national domstol.</p>

Begrundelse

Følger af ændringsforslagene til artikel 17 og 18.

Bruxelles, den 28. november 2013.

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

*Formand for
Regionsudvalget*