

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie vervoer en toerisme

VOORLOPIGE VERSIE
2004/0240(COD)

4.7.2005

*****|**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake
toegang tot de markt voor havendiensten
(COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Georg Jarzembowski

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Biz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	29

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten
(COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2004)0654)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0147/2004),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken en de Commissie interne markt en consumentenbescherming (A6-0000/2005),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Titel van de richtlijn

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake ***toegang tot de markt voor havendiensten***

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake ***zeehavens***

Motivering

Noch uit de titel van het voorstel noch uit artikel 1 blijkt dat het de bedoeling is in deze richtlijn ook de financiële transparantie van financiële overheidssteun en de concurrentie tussen de havens - die van doorslaggevende betekenis zijn voor het Europees vervoerbeleid - te regelen. Het is echter in overeenstemming met de wetgevingspraktijk de regelgevende inhoud van een richtlijn duidelijk aan te geven, juist ook in het belang van de betrokkenen. In deze zin is de beperking van de titel tot havendiensten onvolledig. Deze moet ook betrekking hebben op zeehavens.

¹ PB C .../Nog niet in het PB gepubliceerd.

Amendement 2
Overweging 5

(5) Als een van de maatregelen ter bevordering van de algemene concurrentie in en tussen havens van de Gemeenschap moeten, door de toegang tot de markt voor havendiensten op communautair niveau te vergemakkelijken, de bestaande beperkende factoren worden weggenomen die de toegang van verleners van havendiensten **en zelfafhandelaars** belemmeren, moet de kwaliteit van de aan de havengebruikers verleende diensten worden verbeterd, moeten efficiëntie en flexibiliteit worden verhoogd, moet een bijdrage worden geleverd aan het verlagen van de kosten en moeten zodoende de korte vaart en het gecombineerd vervoer worden bevorderd. Tevens moeten de financiële betrekkingen tussen zeehavens of havensystemen en verleners van havendiensten enerzijds en overheden anderzijds, met inbegrip van staatsfinanciering voor havens, transparanter worden gemaakt.

(5) Als een van de maatregelen ter bevordering van de algemene concurrentie in en tussen havens van de Gemeenschap moeten, door de toegang tot de markt voor havendiensten op communautair niveau te vergemakkelijken, de bestaande beperkende factoren worden weggenomen die de toegang van verleners van havendiensten belemmeren, moet de kwaliteit van de aan de havengebruikers verleende diensten worden verbeterd, moeten efficiëntie en flexibiliteit worden verhoogd, moet een bijdrage worden geleverd aan het verlagen van de kosten en moeten zodoende de korte vaart en het gecombineerd vervoer worden bevorderd. Tevens moeten de financiële betrekkingen tussen zeehavens of havensystemen en verleners van havendiensten enerzijds en overheden anderzijds, met inbegrip van staatsfinanciering voor havens, transparanter worden gemaakt.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling - (zie de motivering aldaar).

Amendement 3
Overweging 6

(6) Nationale wetgeving en praktijk hebben geleid tot discrepanties in de toegepaste procedures en hebben rechtsonzekerheid doen ontstaan ten aanzien van de rechten van de verleners van havendiensten en de plichten van de bevoegde instanties. Het is dan ook in het belang van de Gemeenschap een communautair regelgevingskader vast te stellen dat basisregels bevat met betrekking tot de toegang tot de markt voor havendiensten, de rechten en verplichtingen van de huidige en toekomstige dienstverleners, **de zelfafhandelaars**, de havenbeheerders, alsook de procedures voor vergunningverlening en selectie.

(6) Nationale wetgeving en praktijk hebben geleid tot discrepanties in de toegepaste procedures en hebben rechtsonzekerheid doen ontstaan ten aanzien van de rechten van de verleners van havendiensten en de plichten van de bevoegde instanties. Het is dan ook in het belang van de Gemeenschap een communautair regelgevingskader vast te stellen dat basisregels bevat met betrekking tot de toegang tot de markt voor havendiensten, de rechten en verplichtingen van de huidige en toekomstige dienstverleners, de havenbeheerders, alsook de procedures voor vergunningverlening en selectie.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling - (zie de motivering aldaar).

Amendement 4 Overweging 19

(19) Verleners van havendiensten **en zelfafhandelaars** dienen het recht te hebben zelf hun personeel te kiezen. Zij dienen de toepasselijke regels inzake arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en andere sociale aangelegenheden, met inbegrip van opleiding en vakbekwaamheid, na te leven.

(19) Verleners van havendiensten dienen het recht te hebben zelf hun personeel te kiezen. Zij dienen de toepasselijke regels inzake arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en andere sociale aangelegenheden, met inbegrip van opleiding en vakbekwaamheid, na te leven.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling - (zie de motivering aldaar).

Amendement 5 Overweging 24

(24) De huidige situatie in de havens in de Gemeenschap, die wordt gekenmerkt door een veelheid van vergunnings- en selectiemethodes en -periodes, **en de behoefte aan rechtszekerheid vereisen dat alle bestaande dienstverleners binnen een bepaalde termijn voorzien zijn van een vergunning. Na het verlopen van deze termijn moeten alle vergunningen worden verleend overeenkomstig het bepaalde in deze richtlijn.**

(24) De huidige situatie in de havens in de Gemeenschap, die wordt gekenmerkt door een veelheid van vergunnings- en selectiemethodes en -periodes **vereist dat de lidstaten de mogelijkheid moeten hebben vergunningsvoorwaarden voor dienstverleners te stellen.**

Motivering

Redactionele aanpassing aan het voorstel om de regeling van de vergunningsplicht in artikel 7 over te laten aan de lidstaten (zie de motivering aldaar).

Amendement 6 Overweging 25

(25) Indien de haveninstantie aldus bepaalt, of indien een bestaande dienstverlener hierom vraagt, dient de vergunning via een selectieprocedure te worden verleend.

(25) Indien de haveninstantie aldus bepaalt, of indien een bestaande **en/of nieuwe potentiële** dienstverlener hierom vraagt, dient de vergunning via een selectieprocedure te worden verleend. **De selectieprocedure moet transparant en**

***objectief zijn en zijn gebaseerd op
proportionele, niet-discriminerende en
relevante criteria.***

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde verduidelijking van de selectieprocedure in artikel 8, lid 1 (zie de motivering aldaar).

Amendement 7

Overweging 26

(26) Indien na de inwerkingtreding van deze richtlijn beperkingen optreden, moeten de ***niet via een inschrijving verleende*** vergunningen ***worden opgezegd en moet er een selectie plaatsvinden.***

(26) Indien na de inwerkingtreding van deze richtlijn beperkingen optreden, moeten de ***bestaande*** vergunningen ***in eerste instantie ongewijzigd geldig blijven.***

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde nieuwe regeling voor langere overgangstermijnen in artikel 8 ter - overgangsmaatregelen - (zie de motivering aldaar).

Amendement 8

Overweging 27

(27) De lidstaten moeten bepalingen ***invoeren*** volgens welke een bestaande dienstverlener die niet via een selectieprocedure is gekozen ***door de nieuw geselecteerde dienstverlener volledig en passend moet worden vergoed volgens duidelijke en van te voren vastgelegde criteria voor door hem gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen investeringen uit het verleden die nog niet volledig zijn afgeschreven, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo van de verleende dienst over de afgelopen periode.***

(27) De lidstaten moeten ***via deze richtlijn op ondubbelzinnige wijze worden verplicht*** bepalingen ***in te voeren*** volgens welke een bestaande dienstverlener die niet via een selectieprocedure is gekozen ***van de nieuw geselecteerde dienstverlener vergoedingen tegen de passende marktwaarde ontvangt.***

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde nieuwe regeling voor vergoedingen in artikel 8 bis (zie de motivering aldaar).

Amendement 9

Overweging 32

(32) Investerings in roerende goederen

(32) Investerings in roerende goederen

die door de bevoegde instantie als duur worden aangemerkt, zoals containerbrugkranen, kadekranen, brugkranen **en gespecialiseerde sleepboten**, moeten worden gelijkgesteld aan investeringen in onroerende goederen.

die door de bevoegde instantie als duur worden aangemerkt, zoals containerbrugkranen, kadekranen **en** brugkranen, moeten worden gelijkgesteld aan investeringen in onroerende goederen.

Motivering

Aangezien gespecialiseerde sleepboten in werkelijkheid nauwelijks dagelijks worden ingezet, kan de vermelding van deze bijzondere soort met onroerende goederen vergelijkbaar roerend goed achterwege blijven.

Amendement 10
Overweging 34

(34) Waar mogelijk moet afhandeling in eigen beheer worden toegestaan overeenkomstig de in deze richtlijn vastgelegde voorwaarden en de voor afhandeling in eigen beheer geldende criteria moeten dezelfde zijn als die welke op verleners van havendiensten van toepassing zijn voor dezelfde of een vergelijkbare dienst. schrappen

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 11
Overweging 35

(35) Ten aanzien van de vrachtafhandeling en passagiersdiensten voor een toegelaten lijndienst, verricht in het kader van de korte vaart en de maritieme snelwegen¹, moeten de lidstaten ondernemingen het recht geven op zelfafhandeling, waarbij zij naast hun walpersoneel ook de vaste scheepsbemanning mogen inzetten. Voor zelfafhandeling moet vooraf een vergunning worden verleend, volgens bepaalde tewerkstellings- en vakbekwaamheidscriteria en criteria op sociaal en milieugebied. De bevoegde autoriteiten moeten op efficiënte en passende wijze vergunningen verlenen. De aan zelfafhandelaars verleende schrappen

vergunningen blijven geldig zolang de zelfafhandelaar aan de verleningscriteria blijft voldoen.

¹ Als omschreven in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet, PB L 167 van 30.4.2004.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 12
Overweging 36

**(36) Zelfafhandeling mag geen *schrappen*
belemmering vormen voor de algehele
efficiëntie van de havenoperaties en mag
niet leiden tot lagere arbeidsgezondheids-
sociale en veiligheidsnormen dan de voor
het bestaande personeel geldende normen.**

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 13
Overweging 38

(38) In verband hiermee moeten de bevoegde instanties het verplichte karakter van beloodsing en andere technisch-nautische diensten mogen erkennen.

(38) In verband hiermee moeten de bevoegde instanties het verplichte karakter van beloodsing en andere technisch-nautische diensten ***(slepen en afmeren)*** ***wegens hun betekenis voor de veiligheid van het zee- en havenvervoer*** mogen erkennen.

Motivering

Benadrukt dat ook de diensten die zich bezighouden met slepen en afmeren een bijzondere verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de scheepvaart dragen.

Amendement 14
Overweging 39

**(39) Vrijstelling van verplichte beloodsing *schrappen*
of vrijstelling van bepaalde categorieën**

vaartuigen van verplichte beloodsing, eventueel door middel van ontheffingsbewijzen inzake loodsdiensten (PEC), vormt ook zelfafhandeling. Indien voor deze vrijstellingen een speciale vergunning nodig is, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 15
Artikel 1, lid 1

1. Vrije verlening van havendiensten in zeehavens geldt voor verleners van havendiensten in de Gemeenschap overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.

1. Vrije verlening van havendiensten in zeehavens **en/of op waterwegen naar en vanuit de haven** geldt voor verleners van havendiensten in de Gemeenschap overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.

Motivering

Verduidelijkt dat het toepassingsgebied van de richtlijn ook betrekking heeft op de waterwegen naar en vanuit de haven.

Amendement 16
Artikel 1, lid 3

3. Verleners van havendiensten **en zelfafhandelaars** hebben niet-discriminerende toegang tot haveninstallaties die algemeen toegankelijk zijn, voorzover dit nodig is voor de uitoefening van hun activiteiten.

3. Verleners van havendiensten hebben niet-discriminerende toegang tot haveninstallaties die algemeen toegankelijk zijn, voorzover dit nodig is voor de uitoefening van hun activiteiten.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 17
Artikel 1, lid 3 bis (nieuw)

3 bis. Deze richtlijn heeft ook tot doel in en tussen de havens van de Gemeenschap eerlijke en transparante concurrentievoorwaarden te scheppen.

Motivering

De doelstelling om eerlijke concurrentievoorwaarden tussen de havens van de Unie te scheppen is een even belangrijke doelstelling als de totstandbrenging van vrije toegang tot de havendiensten in de verschillende havens. Daarom moet ook de eerstgenoemde doelstelling in artikel 1 van de richtlijn worden vermeld. Zie derhalve de overname van artikel 1, lid 4 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure (PE-CONS 3670/03).

Amendement 18

Artikel 2, lid 1

1. Deze richtlijn geldt voor de in artikel 3 vermelde havendiensten, die tegen betaling aan gebruikers van de haven worden verleend.

1. Deze richtlijn geldt voor de in artikel 3 vermelde havendiensten, die tegen betaling aan gebruikers van de haven **en/of de waterwegen naar en vanuit de haven** worden verleend.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde aanvulling van het toepassingsgebied in artikel 1, lid 1 (zie de motivering aldaar).

Amendement 19

Artikel 2, lid 2, alinea 1

2. Deze richtlijn geldt voor de op het grondgebied van een lidstaat gelegen zeehavens of havensystemen die geopend zijn voor de gewone commerciële zeescheepvaart, mits het gemiddelde jaarlijkse zeescheepvaartverkeersvolume van de betrokken haven de afgelopen drie jaar ten minste 1,5 miljoen ton vracht en 200.000 passagiers heeft bedragen.

Niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 20

Artikel 2, lid 3

3. Wanneer een haven slechts één van de twee in lid 2 genoemde verkeersdrempels bereikt, zonder de ander te bereiken, is deze richtlijn alleen van toepassing op de verkeersdrempel die wordt bereikt.

Niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 21

Artikel 3, punt 6

6. "havendiensten": technisch-nautische diensten zoals loodsen (***binnen de grenzen van artikel 14***), slepen en afmeren, allerlei

6. "havendiensten": technisch-nautische diensten zoals loodsen, slepen en afmeren, allerlei soorten vrachtafhandeling (laden en

soorten vrachtafhandeling (laden en lossen, stuwadoren, stuwen, overslag en ander intraterminalvervoer inbegrepen) en passagiersdiensten (in- en ontschepen inbegrepen). **Deze diensten worden verleend binnen het havengebied of op de waterweg naar en vanuit een onder deze richtlijn vallend(e) haven of havensysteem;**

lossen, stuwadoren, stuwen, overslag en ander intraterminalvervoer inbegrepen) en passagiersdiensten (in- en ontschepen inbegrepen);

Motivering

Het gedeelte tussen haakjes met betrekking tot loodsen in de eerste zin is niet nodig. De eerste zin kan wegens de voorgestelde aanvulling van artikel 1, lid 1 eveneens vervallen.

Amendement 22
Artikel 3, punt 9

9. "zelfafhandeling": de situatie waarin een onderneming (een zelfafhandelaar) die normaliter havendiensten zou kunnen kopen, voor zichzelf, met eigen walpersoneel en uitrusting, één of meer categorieën havendiensten verzorgt overeenkomstig de criteria van deze richtlijn;

schrappen

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 23
Artikel 3, punt 10

10. "walpersoneel": door de zelfafhandelaar te werk gestelde personen die geen lid zijn van diens zeevarend personeel;

schrappen

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 24
Artikel 3, punt 12

12. "vergunning": toestemming, met inbegrip van een contract, op grond waarvan een natuurlijke persoon of

12. "vergunning": toestemming, met inbegrip van een contract, op grond waarvan een natuurlijke persoon of

rechtspersoon één of meer categorieën
havendiensten mag verlenen *of*
zelfafhandeling verrichten;

rechtspersoon één of meer categorieën
havendiensten mag verlenen;

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 25
Artikel 3, punt 14

14. "toegelaten lijndienst": een korte vaart lijndienst, die uitsluitend havens binnen het communautair douanegebied bestrijkt. Een lijndienst mag geen havens buiten het communautair douanegebied (bijv. in een derde land) als vertrek- of eindpunt hebben of deze aandoen. Hetzelfde geldt voor de vrije zone (meestal afgescheiden door een omheining) van havens binnen genoemd douanegebied. ***schrappen***

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 26
Artikel 6, lid 1

1. Deze richtlijn laat de verplichtingen van de bevoegde instanties uit hoofde van Richtlijn 92/50/EEG, Richtlijn 93/36/EEG, Richtlijn 93/37/EEG **en** Richtlijn 93/38/EEG onverlet.

Deze richtlijn laat tevens de op grond van Verordening (EEG) nr. 3577/92 gesloten openbaredienstcontracten onverlet.

1. Deze richtlijn laat de verplichtingen van de bevoegde instanties uit hoofde van Richtlijn 92/50/EEG, Richtlijn 93/36/EEG, Richtlijn 93/37/EEG, Richtlijn 93/38/EEG, ***Richtlijn 2004/17/EG en Richtlijn 2004/18/EG*** onverlet.

Deze richtlijn laat tevens de op grond van Verordening (EEG) nr. 3577/92 gesloten openbaredienstcontracten onverlet.

Motivering

De richtlijnen 92/50/EEG, 93/36/EEG en 93/37/EEG worden vervangen door richtlijn 2004/18/EG van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten, en richtlijn 93/38/EEG wordt vervangen door richtlijn 2004/17/EG van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten. De lidstaten dienen de richtlijnen uiterlijk 31 januari 2006 in nationaal recht om te zetten. Daarom moeten deze twee nieuwe richtlijnen hier worden vermeld.

Amendement 27
Artikel 7, lid 1

1. Uiterlijk twaalf maanden na de in artikel 21 gestelde datum opereren alle verleners van havendiensten op basis van door een bevoegde instantie verleende vergunningen, waarvan de maximale looptijd is bepaald in artikel 12.

1. De lidstaten kunnen ervoor zorgen dat de bevoegde instantie eist dat een verlener van havendiensten vooraf een vergunning verkrijgt onder de in de leden 3 t/m 5 vermelde voorwaarden. Aan overeenkomstig artikel 8 geselecteerde dienstverleners wordt geacht een vergunning te zijn verleend.

Motivering

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel moet het aan de lidstaten worden overgelaten of resp. voor welke soorten havendiensten zij in de haven een verplichte vergunning wensen voor te schrijven. Bovendien zou een en ander leiden tot veel bureaucratische rompslomp ten laste van de havenbeheerders en de havenondernemingen wanneer de richtlijn ook voor reeds bestaande dienstverleners vergunningen verplicht zou voorschrijven.

Amendement 28
Artikel 7, lid 2

2. Indien de bevoegde instantie hiertoe besluit, of indien een bestaande en/of nieuwe potentiële dienstverlener dit vraagt, wordt bij de verlening van de vergunning de procedure van artikel 8 toegepast.

schrappen

Motivering

De inhoud van deze bepaling wordt verder in het nieuw voorgestelde artikel 8, lid 1 geregeld en komt hier derhalve te vervallen.

Amendement 29
Artikel 8, titel

Procedure voor het verlenen van een vergunning

Selectieprocedure

Motivering

De verlening van een vergunning wordt al in artikel 7 geregeld, artikel 8 regelt de selectieprocedure. Dit moet in de titel van artikel 8 duidelijk tot uiting komen.

Amendement 30
Artikel 8, lid 1

1. Telkens wanneer naar dit artikel wordt verwezen neemt de bevoegde instantie de

1. In gevallen waarin het aantal verleners van havendiensten in verband met de

nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat er een transparante en objectieve selectieprocedure volgens evenredige, niet-discriminerende en relevante criteria wordt toegepast.

beschikbare ruimte of capaciteit, de maritieme veiligheid, de beveiliging of het ontwikkelingsbeleid van de haven door de bevoegde autoriteit moet worden beperkt, vindt overeenkomstig het besluit van de bevoegde instantie of op verzoek van een reeds bestaande en/of nieuwe potentiële dienstverlener een selectieprocedure overeenkomstig de volgende beginselen plaats. De selectieprocedure moet transparant en objectief zijn en zijn gebaseerd op proportionele, niet-discriminerende en relevante criteria.

Motivering

Met deze nieuwe formulering worden de beginselen van de selectieprocedure duidelijk vermeld.

Amendement 31 Artikel 8, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instantie in geval van beperking van het aantal verleners van havendiensten

a) de belanghebbende partijen er onder opgave van redenen van op de hoogte stelt voor welke categorie of categorieën havendiensten en, indien van toepassing, voor welk specifiek gedeelte van de haven de beperkingen gelden;

b) het in de gegeven omstandigheden aangewezen maximum aantal dienstverleners toelaat.

Motivering

Op deze plaats van de bepaling inzake de selectieprocedure dient logischerwijze de beperking van het aantal verleners van havendiensten te worden geregeld (zie artikel 9, lid 1 van het Commissievoorstel).

Amendement 32 Artikel 8, lid 1 ter (nieuw)

1 ter. De bevoegde instantie kan in voorkomend geval overeenkomstig het gepubliceerde ontwikkelingsbeleid van de haven het geheel van de in de haven of in delen daarvan uit te voeren handelsactiviteiten bepalen, met name de

categorieën van de te behandelen lading, alsook de toewijzing van havenruimte of -capaciteit voor dergelijke activiteiten, zonder dat dit als beperking van het aantal dienstverleners kan worden beschouwd.

Motivering

Op deze plaats van de bepaling inzake de selectieprocedure dient logischerwijze de beperking van het aantal verleners van havendiensten te worden geregeld (zie artikel 9, lid 2 van het Commissievoorstel).

Amendement 33
Artikel 8, lid 1 quater (nieuw)

1 quater. Indien de bevoegde instantie die beslist over beperkingen met betrekking tot één of meer havendiensten in een bepaalde haven zelf in die haven dezelfde of een soortgelijke dienst verleent of die wil gaan verlenen, dan wel directe of indirecte controle op een verlener of potentiële verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten in die haven uitoefent, wijzen de lidstaten een andere, onafhankelijke bevoegde instantie aan en belasten haar met de beslissing inzake beperkingen dan wel de goedkeuring van of het toezicht op die beslissing.

Motivering

Op deze plaats van de bepaling inzake de selectieprocedure dient logischerwijze de beperking van het aantal verleners van havendiensten te worden geregeld (zie artikel 9, lid 3 van het Commissievoorstel).

Amendement 34
Artikel 8, lid 7

7. Indien de bevoegde instantie die de selectieprocedure voor één of meer havendiensten uitvoert zelf dezelfde of een soortgelijke dienst verleent of die wil gaan verlenen, dan wel rechtstreekse of indirecte controle uitoefent over een verlener of potentiële verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten in die haven, wijzen de lidstaten een afzonderlijke en onafhankelijke **schrappen**

instantie aan en belasten deze met de selectieprocedure dan wel met de goedkeuring van of het toezicht op deze procedure.

Motivering

Deze bepaling komt gezien het nieuw voorgestelde artikel 8, lid 1 quater (nieuw) te vervallen.

Amendement 35
Artikel 8, lid 8

8. Indien een vergunning als gevolg van een selectieprocedure wordt overgenomen door een andere dienstverlener, blijven de relevante arbeidsvoorwaarden van de vorige dienstverlener ongewijzigd van kracht. De sociale normen mogen niet lager liggen dan die welke in de toepasselijke communautaire wetgeving zijn neergelegd. ***schrappen***

Motivering

In geval van een selectieprocedure, die in artikel 8 wordt geregeld, vindt in tegenstelling tot de overname van een dienstverlener logischerwijze geen automatische overname van het personeel van de vorige dienstverlener door de nieuwe dienstverlener plaats.

Amendement 36
Artikel 8 bis (nieuw)

Artikel 8 bis
Vergoedingen

De lidstaten vaardigen bepalingen uit ingevolge welke dienstverleners die als nieuwkomer een vergunning verwerven worden verplicht aan de vorige dienstverlener een vergoeding te betalen, volgens de reële marktwaarde van het havenbedrijf van die vorige dienstverlener, echter tenminste tegen de actuele marktwaarde van de onroerende activa en de vergelijkbare roerende kapitaalgoederen. Artikel 15, lid 3 is van overeenkomstige toepassing.

Motivering

Gezien de ingrijpende gevolgen voor dienstverleners die niet door de selectieprocedure komen is een duidelijke regeling inzake vergoedingen nodig. Daarom moeten de lidstaten ertoe worden

verplicht bepalingen overeenkomstig voor de gehele Unie geldende uniforme beginselen uit te vaardigen. Via de verwijzing naar artikel 15 worden zij ertoe verplicht in geval van geschillen over de hoogte van de betaling te voorzien in de mogelijkheid van rechterlijke toetsing. Daarom wordt voorgesteld artikel 13 uit de tweede lezing van het Europees Parlement van 11 maart 2003 uit de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (P5_TA(2003)0078).

Amendement 37
Artikel 8 ter (nieuw)

Artikel 8 ter

Overgangsmaatregelen

1. Dit artikel is van toepassing op vergunningen die bestaan op het tijdstip waarop deze richtlijn in werking treedt.

2. Wanneer het aantal verleners van havendiensten in een haven niet beperkt is overeenkomstig artikel 8, lid 1 bis, kunnen bestaande vergunningen, met inbegrip van rechtssituaties die uit eigendomsrechten in of op een haven voortvloeien, ongewijzigd van kracht blijven tot op het moment dat het aantal dienstverleners wordt beperkt.

3. Wanneer het aantal verleners van havendiensten in een haven beperkt is, kunnen de lopende vergunningen, met inbegrip van rechtssituaties die uit eigendomsrechten in of op een haven voortvloeien, ongewijzigd van kracht blijven tot hun verstrijken, maar binnen de in artikel 12 gestelde looptijden, te rekenen vanaf de datum van omzetting van de richtlijn.

Wanneer het aantal verleners van havendiensten in een haven beperkt wordt na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn, kunnen de lopende vergunningen, met inbegrip van rechtssituaties die uit eigendomsrechten in of op een haven voortvloeien, ongewijzigd van kracht blijven tot hun verstrijken, maar binnen de in artikel 12 gestelde looptijden, te rekenen vanaf de datum waarop deze beperking zich voordoet.

4. Na het verstrijken van de overgangstermijnen moeten alle vergunningen aan deze richtlijn

beantwoorden.

Motivering

Om de effectiviteit van de zeehavens in de Unie niet door verrassende maatregelen in gevaar te brengen en om duurzame economische voorwaarden voor de tewerkstelling van de werknemers en voor de nodige investeringen in de zeehavens te waarborgen, zijn duidelijke overgangsregelingen noodzakelijk. Daarom wordt voorgesteld artikel 24 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (PE-CONS 3670/03).

Amendement 38

Artikel 9

Beperking van het aantal verleners van één of meer havendiensten

schrappen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in geval van een beperking van het aantal verleners de bevoegde instantie verplicht is:

a) de belanghebbende partijen er onder opgave van redenen van op de hoogte te stellen voor welke categorie of categorieën havendiensten en, indien van toepassing, voor welk specifiek gedeelte van de haven de beperkingen gelden;

b) het in de gegeven omstandigheden aangewezen maximumaantal dienstverleners toe te laten.

2. De bevoegde instantie kan in voorkomend geval overeenkomstig het gepubliceerde ontwikkelingsbeleid van de haven het geheel van de in de haven of in delen daarvan uit te voeren handelsactiviteiten bepalen, met name de categorieën van de te behandelen lading, alsook de toewijzing van havenruimte of -capaciteit voor dergelijke activiteiten, zonder dat zulks als beperking van het aantal dienstverleners kan worden beschouwd.

3. Indien de bevoegde instantie die beslist over beperkingen met betrekking tot één of meer havendiensten in een bepaalde haven of de selectieprocedure voor die dienst in de betreffende haven uitvoert, zelf in die haven dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten verleent, dan wel directe of indirecte controle op

een verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten uitoefent, wijzen de lidstaten een andere, onafhankelijke bevoegde instantie aan en belasten haar met de beslissing inzake beperkingen dan wel met de goedkeuring van of het toezicht op die beslissing.

Motivering

De inhoud van deze bepaling is al geregeld in de nieuw voorgestelde leden 1 bis (nieuw), 1 ter (nieuw) en 1 quater (nieuw) van artikel 8. Deze bepaling kan hier derhalve komen te vervallen.

Amendement 39

Artikel 10

Verlening van vergunningen

schrappen

1. Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorgeschreven datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, en aan de voorwaarde van artikel 7, lid 2, is voldaan, blijven alle op het moment van het optreden van de beperking bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht.

2. Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, en aan de voorwaarde van artikel 7, lid 2, is niet voldaan, moeten alle bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten op het moment van het optreden van de beperkingen worden beëindigd, en wordt de procedure van artikel 8 gestart binnen 6 maanden na de datum waarop de beperking is opgetreden.

De lidstaten stellen maatregelen vast op grond waarvan een bestaande dienstverlener die als gevolg van de toepassing van dit artikel niet is geselecteerd door de nieuw geselecteerde dienstverlener wordt vergoed volgens duidelijke en van te voren vastgelegde criteria voor door hem gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen, nog niet volledig afgeschreven investeringen uit het verleden, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo

van de over de afgelopen periode verleende dienst.

3. Bestaande vergunningen die uit het eigendom van of eigendommen in een haven voortvloeiende rechten omvatten mogen ongewijzigd van kracht blijven na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum. In dat geval kan lid 12 niet van toepassing zijn.

Indien er echter na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, blijven de bestaande vergunningen voor deze dienst(en) op het moment van het optreden van genoemde beperkingen, die uit het eigendom van een haven of eigendommen in een haven voortvloeiende rechten omvatten, ongewijzigd tot het verstrijken ervan van kracht, maar wel binnen de in artikel 12 voorgeschreven perioden vanaf de in artikel 7, lid 1, voorziene datum.

Motivering

De inhoud van deze bepaling is al geregeld in de nieuw voorgestelde leden 1 bis (nieuw) en 1 ter (nieuw) van artikel 8. Deze bepaling kan hier derhalve komen te vervallen.

Amendement 40 Artikel 11, lid 1

1. Aan een investeerder of investeerders die een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven, met inbegrip van de basisinfrastructuur, commercieel gefinancierd en gezamenlijk gebouwd hebben vóór de in artikel 7, lid 1, voorziene datum, en die havendiensten wensen te verlenen, met uitzondering van technisch-nautische diensten als omschreven in artikel 3, lid 6, wordt de desbetreffende vergunning verleend binnen de in artikel 12 voorziene perioden, gerekend vanaf de in artikel 7, lid 1, voorziene datum.

Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum beperkingen optreden voor één of meer havendiensten, en mits er ruim gelegenheid tot investeren was,

1. De lidstaten kunnen bepalen dat er zonder verdere eisen vergunningen worden afgegeven aan een investeerder of aan investeerders die een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven, met inbegrip van de basisinfrastructuur, commercieel hebben gefinancierd en gezamenlijk hebben aangelegd en die havendiensten willen verlenen, mits de gelegenheid tot investeren algemeen openstond.

blijven alle op het moment van optreden van de beperkingen bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht.

Motivering

Om redenen van duidelijkheid na de voorgestelde wijzigingen van de vergunningen en de selectieprocedure wordt voorgesteld artikel 25 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (PE-CONS 3670/03).

Amendement 41
Artikel 11, lid 2

2. Wanneer na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum het besluit tot aanleg van een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven afhangt van het parallelle besluit van een toekomstige dienstverlener om zich contractueel onherroepelijk te verbinden tot aanzienlijke investeringen in die nieuwe haven of dat nieuwe havengedeelte, met inbegrip van de basisinfrastructuur, moeten vergunningen met een beperkte looptijd worden afgegeven, zonder dat aan die toekomstige dienstverlener verdere eisen worden gesteld.

2. Wanneer het besluit tot aanleg van een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven afhangt van het parallelle besluit van een toekomstige dienstverlener om zich contractueel onherroepelijk te verbinden tot aanzienlijke investeringen in die nieuwe haven of dat nieuwe havengedeelte, kunnen de lidstaten bepalen dat aan die toekomstige dienstverlener zonder verdere eisen vergunningen worden afgegeven. Indien het aantal toekomstige dienstverleners beperkt is, volgen de lidstaten een open, niet-discriminerende en transparante procedure.

Motivering

Om redenen van duidelijkheid na de voorgestelde wijzigingen van de vergunningen en de selectieprocedure wordt voorgesteld artikel 25 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (PE-CONS 3670/03).

Amendement 42
Artikel 11, lid 3

3. In geval van een latere beperking van het aantal dienstverleners voor één of meer havendiensten blijven alle op het moment van optreden van genoemde beperking bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht, mits er ruim gelegenheid tot investeren was.

3. Onverminderd artikel 7 worden de in de leden 1 en 2 bedoelde vergunningen voor een beperkte looptijd overeenkomstig artikel 12 afgegeven.

Motivering

Om redenen van duidelijkheid na de voorgestelde wijzigingen van de vergunningen en de

selectieprocedure wordt voorgesteld artikel 25 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (PE-CONS 3670/03).

Amendement 43
Artikel 11, lid 4

4. Technisch-nautische diensten als omschreven in artikel 3, lid 6, worden uitgesloten van de bepalingen van dit artikel. **schrappen**

Motivering

Wegens de voorgestelde overneming van artikel 25 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure dient dit via het Commissievoorstel aangevulde lid te vervallen.

Amendement 44
Artikel 12, punt 1

1. wanneer er voor het verlenen van de betrokken diensten geen investeringen zijn verricht die door de bevoegde instantie als aanzienlijk worden beschouwd, bedraagt de maximale looptijd van de vergunning **acht jaar**;

1. wanneer er voor het verlenen van de betrokken diensten geen investeringen zijn verricht die door de bevoegde instantie als aanzienlijk worden beschouwd, bedraagt de maximale looptijd van de vergunning **tien jaar**;

Motivering

Om duurzame economische voorwaarden voor de tewerkstelling van de werknemers en voor de nodige investeringen in de zeehavens te waarborgen, dient de maximale looptijd van de vergunning in dit geval te worden verlengd overeenkomstig artikel 15, lid 1 van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure (PE-CONS 3670/03).

Amendement 45
Artikel 12, punt 2, letter a)

a) roerende activa, bedraagt de maximale looptijd **twaalf jaar**;

a) roerende activa, bedraagt de maximale looptijd **vijftien jaar**;

Motivering

Om duurzame economische voorwaarden voor de tewerkstelling van de werknemers en voor de nodige investeringen in de zeehavens te waarborgen, dient de maximale looptijd van de vergunning in dit geval te worden verlengd overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder a) van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure (PE-CONS 3670/03).

Amendement 46
Artikel 12, punt 2, letter b)

b) onroerende activa en vergelijkbare

b) onroerende activa en vergelijkbare

roerende kapitaalgoederen, zoals containerkranen, kadekranen, brugkranen **en gespecialiseerde sleepboten**, is de maximum looptijd van de vergunning **dertig jaar**, ongeacht of het eigendomsrecht daarvan aan de havenbeheerder zal terugkeren.

roerende kapitaalgoederen, zoals containerkranen, kadekranen **en** brugkranen, is de maximum looptijd van de vergunning **zesendertig jaar**, ongeacht of het eigendomsrecht daarvan aan de havenbeheerder zal terugkeren.

Motivering

Om duurzame economische voorwaarden voor de tewerkstelling van de werknemers en voor de nodige investeringen in de zeehavens te waarborgen, dient de maximale looptijd van de vergunning in dit geval te worden verlengd overeenkomstig artikel 15, lid 2, onder b) van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de vorige wetgevingsprocedure (PE-CONS 3670/03). Zie eveneens de motivering bij het amendement op overweging 32.

Amendement 47 Artikel 13

Zelfafhandeling

schrappen

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om waar dat maar mogelijk is zelfafhandeling toe te staan overeenkomstig deze richtlijn.

De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instantie zelfafhandeling voor één of meer categorieën havendiensten alleen weigert om objectieve redenen in verband met de beperkte beschikbaarheid van ruimte of capaciteit, uit veiligheidsoverwegingen of om te voldoen aan uit milieuvoorschriften voortvloeiende eisen.

2. Met betrekking tot vrachtafhandeling en passagiersdiensten ten behoeve van toegelaten lijndiensten in het kader van de korte vaart en Maritieme Snelwegen¹ erkennen de lidstaten het recht op zelfafhandeling waarbij ook de vaste scheepsbemanning wordt ingezet.

3. Voor zelfafhandeling moet een vergunning worden verleend. De daarbij gehanteerde criteria moeten dezelfde zijn als degenen die gelden voor verleners van dezelfde of een vergelijkbare havendienst, en als bedoeld in artikel 7, lid 3, mits zij relevant zijn. Bevoegde instanties verlenen deze vergunningen op efficiënte en passende wijze. De vergunningen

blijven van kracht zolang de zelfafhandelaar voldoet aan de voor verlening daarvan geldende criteria.

4. Deze richtlijn laat de toepassing van nationale voorschriften op het gebied van opleidingseisen en beroepskwalificaties, werkgelegenheid en sociale zaken, collectieve overeenkomsten inbegrepen, volledig onverlet, mits deze verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht en de internationale verplichtingen van de Gemeenschap en de betrokken lidstaat.

5. Indien voor zelfafhandeling een vergoeding moet worden betaald als bijdrage aan openbardienstverplichtingen met betrekking tot technisch-nautische diensten die niet door zelfafhandelaars kunnen worden vervuld, wordt het bedrag van die vergoeding bepaald volgens relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria, en is evenredig met de kosten van vervulling van de openbare dienstverplichtingen.

¹ Als omschreven in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet, PB L 167 van 30.4.2004.

Motivering

Een Europese regeling voor de zelfafhandeling is niet noodzakelijk, aangezien deze richtlijn in wezen alleen voor de grotere havens moet gelden. In deze havens vindt primair de overslag van containers plaats waarvoor, gezien het ontbreken van apparatuur aan boord van de schepen, zelfafhandeling door de bemanning van het schip niet mogelijk is. De zelfafhandeling met betrekking tot de andere havendiensten kan overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel aan nationale regulering worden overgelaten. Daarom moet ervan worden afgezien de zelfafhandeling hier te regelen.

Amendement 48 Artikel 14, lid 2, alinea 1

*2. **Ontheffing** van verplichte beloodsing of ontheffing van bepaalde categorieën vaartuigen van verplichte beloodsing, mogelijkterwijs via een bewijs van ontheffing van beloodsing, **wordt beschouwd als zelfafhandeling. Indien***

*2. **Indien voor de ontheffing** van verplichte beloodsing of ontheffing van bepaalde categorieën vaartuigen van verplichte beloodsing, mogelijkterwijs via een bewijs van ontheffing van beloodsing, een speciale vergunning moet worden*

voor deze ontheffing een speciale vergunning moet worden verleend, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.

verleend, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.

Motivering

Redactionele aanpassing aan de voorgestelde schrapping van artikel 13 - zelfafhandeling (zie de motivering aldaar).

Amendement 49
Artikel 17 bis (nieuw)

Artikel 17 bis

Onderzoek naar de financiering

De Commissie laat een onafhankelijk, internationaal onderzoeksconsortium onderzoek uitvoeren naar directe en indirecte (overheids-)financiering, staatssteun en aanrekening van kosten in de havens respectievelijk havensystemen van de Gemeenschap. Deze studie betreft de kosten van haveninfrastructuur en havensuprastructuur, havendiensten, havenondernemingen en havengerelateerde bedrijven.

Motivering

Om neutrale basisgegevens ter beoordeling van de financiële betrekkingen in de zeehavens respectievelijk havensystemen te verkrijgen, is het verrichten van een desbetreffende studie door een onafhankelijk consortium wenselijk. Daarom wordt voorgesteld artikel 7 uit de tweede lezing van het Europees Parlement van 11 maart 2003 van de vorige wetgevingsprocedure over te nemen (P5_TA(2003)0078).

Amendement 50
Artikel 18

De geselecteerde dienstverleners voeren voor **elk van de betrokken havendiensten** een afzonderlijke boekhouding. De boekhoudkundige procedures moeten in overeenstemming zijn met de gangbare commerciële praktijk en algemeen aanvaarde boekhoudprincipes.

De geselecteerde dienstverleners voeren voor **elke havendienst** een afzonderlijke boekhouding. De boekhoudkundige procedures moeten in overeenstemming zijn met de gangbare commerciële praktijk en algemeen aanvaarde boekhoudprincipes.

Motivering

Redactionele aanpassing aan het voorstel om af te zien van een vergunningsplicht.

TOELICHTING

Inleiding

Het voorliggende voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten heeft ten doel de door het EU-Verdrag gegarandeerde fundamentele vrijheden en de door het EU-Verdrag vastgelegde mededingingsregels binnen zeehavens en tussen zeehavens te realiseren en zodoende de doeltreffendheid van de zeehavens te vergroten. De zeehavens zijn als complexe knooppunten – voor verschillende vervoerstakken en met verschillende overheids- en particuliere actoren – van bijzondere betekenis voor het functioneren en de capaciteit van het trans-Europese vervoersnet en voor de binnen- en buitenlandse handel van de Unie.

I. Wetgevingsprocedure inzake het voorstel van de Commissie van 2001

Het voorliggende voorstel voor een richtlijn sluit aan bij een eerste voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten, dat de Commissie op 13 februari 2001 in het kader van de mededeling “De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa” (het zogenaamde “havenpakket”)¹ heeft voorgelegd. Het voorstel voor een richtlijn van destijds bevatte echter nog geen regelingen voor de mededinging tussen havens, die door het Europees Parlement pas in de wetgevingsprocedure werden voorgesteld en doorgezet.

De behandeling van het toenmalige voorstel voor een richtlijn in twee lezingen en een daaropvolgende bemiddelingsprocedure van het Parlement en de Raad gingen gepaard met controverses en een levendig debat. In geen enkele fase van de wetgevingsprocedure hebben het Parlement of de Raad de noodzaak voor deze richtlijn betwist, maar zij verschilden van mening op vooral de volgende punten: de toepasbaarheid op de loodsdiensdiensten, het onderwerpen van havendiensten aan vergunningen, de looptijd van vergunningen, vergoedingen voor voormalige dienstverleners, zelfafhandeling, overgangsmaatregelen alsmede regelingen ten behoeve van de transparantie van de mededinging tussen de zeehavens.

In het bemiddelingscomité kwamen de vertegenwoordigers van het Parlement (met een krappe meerderheid) en van de Raad (eenparig) op 29 september 2003 uiteindelijk bij wijze van compromis tot overeenstemming over een gemeenschappelijke ontwerptekst voor de richtlijn². De hoofdpunten van het akkoord waren

- vergunningsvoorwaarden: het Parlement ging ermee akkoord dat het aan de lidstaten moet worden overgelaten of zij een vergunningsplicht voorschrijven.
- Zelfafhandeling: de Raad ging ermee akkoord dat zelfafhandeling alleen wordt toegestaan in gevallen waarin de lijnvaartondernemingen hun eigen personeel gebruiken.

¹ Mededeling "De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa" en het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten – COM(2001)0035 – COD 2001/0047.

² Gemeenschappelijke ontwerptekst 3670/2003 - C5-0461/2003 en het verslag over de door het bemiddelingscomité goedgekeurde gemeenschappelijke ontwerptekst van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten – delegatie van het Parlement in het bemiddelingscomité – A5-0364/2003.

- Loodsdiensten: het Parlement ging ermee akkoord dat het loodswezen onder de werkingssfeer van de richtlijn blijft vallen, waarbij de nadruk werd gelegd op de bijzondere rol van de loodsdiensten voor de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van het milieu.
- Concurrentie tussen havens en doorzichtigheid van de financiële betrekkingen: de Raad ging ermee akkoord dat de doelstellingen van de richtlijn met deze onderwerpen werden uitgebreid.
- Aard en duur van de vergunningen en overgangsmaatregelen alsook vergoedingen aan vorige dienstverleners: ook over deze punten werd overeenstemming bereikt.

Ter plenaire vergadering van 20 november 2003 verwierp het Parlement dit compromis echter met een krappe meerderheid (209 stemmen voor, 229 stemmen tegen, 16 onthoudingen). Daarmee was de wetgevingsprocedure onherroepelijk beëindigd.

II. Het nieuwe voorstel van de Commissie van 2004

Op 13 oktober 2004 diende de Commissie het voorliggende voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten in, dat wat betreft zijn essentiële structuren en bepalingen identiek is aan het compromisontwerp uit de voorafgaande bemiddelingsprocedure. De Commissie onderstreept dat een gemeenschappelijk juridisch kader nog steeds noodzakelijk is en dat de meeste argumenten en overwegingen met betrekking tot oude voorstel uit 2001 ook thans nog steeds geldig zijn.

Ten aanzien van een aantal belangrijke detailkwesties wijkt het nieuwe voorstel van de Commissie daarvan echter af, bijvoorbeeld wat betreft een thans voorziene vergunningplicht voor alle havendiensten, kortere looptijden voor de vergunningen, een nog maar rudimentaire regeling inzake vergoedingen voor voormalige dienstverleners, een uitbreiding van de zelfafhandeling tot nieuwe gevallen alsmede een feitelijke schrapping van de overgangsregelingen voor bestaande dienstverleners.

III. Beraadslagingen in de Commissie vervoer en toerisme

Het is van meet af aan de bedoeling van de rapporteur geweest de commissie de mogelijkheid te bieden het voorstel van de Commissie zo uitvoerig mogelijk te onderzoeken en de verschillende aspecten ervan grondig te behandelen.

1. Werkdocument

Als voorbereiding op de beraadslagingen in de commissie heeft de rapporteur de commissie in eerste instantie een werkdocument¹ voorgelegd waarin de belangrijkste vragen met betrekking tot het Commissievoorstel aan de orde werden gesteld. In een eerste uitvoerig debat konden de commissieleden vervolgens over de controversiële punten van het voorstel worden geïnformeerd.

2. Hoorzitting

Op voorstel van de rapporteur organiseerde de commissie op 14 juni 2005 in het Europees Parlement een openbare hoorzitting waarvoor vertegenwoordigers werden uitgenodigd van alle organisaties die met het voorstel te maken hebben ten einde met name een standpunt te bepalen over de vraagstukken die in het werkdocument aan de orde worden gesteld.

¹ Werkdocument PE 355.765.

Aan de hoorzitting namen vertegenwoordigers van de volgende organisaties deel:

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

Tijdens de hoorzitting leidde de heer François Lamoureux, directeur-generaal bij het Directoraat-generaal energie en vervoer van de Commissie, het voorstel van de Commissie in en beantwoordde vragen van de commissieleden.

IV. Standpunt van de rapporteur met betrekking tot het voorstel van de Commissie

Op basis van de hoorzitting in de Commissie vervoer en toerisme en van schriftelijke standpuntbepalingen van verdere organisaties en talrijke individuele gesprekken neemt de rapporteur met betrekking tot het voorstel van de Commissie met de wezenlijke structurele wijzigingen het volgende standpunt in:

1. Regelingen inzake de concurrentie tussen de havens

De noodzaak van Europese regelingen voor transparantieregels en bijstandsrichtsnoeren voor het scheppen van eerlijke mededingingsvoorwaarden tussen de EU-havens is door alle zijden unaniem erkend.

Ook met betrekking tot de voorgestelde afzonderlijke bepalingen ter zake zijn geen essentiële wijzigingsvoorstellen ingediend.

Om deze redenen en op grond van een eigen beoordeling wordt de noodzaak van deze regelingen duidelijk onderschreven. Er worden geen wijzigingen op afzonderlijke bepalingen ingediend. Gezien zijn grote betekenis wordt voorgesteld dit regelgevingscomplex inzake het scheppen van eerlijke en transparante mededingingsvoorwaarden *expressis verbis* in de doelstelling van de richtlijn op te nemen en de titel van de richtlijn te wijzigen in "richtlijn inzake zeehavens".

2. Regelingen voor de mededinging en toegang tot de markt in een afzonderlijke haven

De noodzaak van Europese regelingen voor de toegang tot de markt voor havendiensten wordt - al naar gelang hun belangen - door de gebruikers van de havendiensten zoals reders, expediteurs en verladere onderschreven en door de verleners van havendiensten zoals overslagbedrijven en vakbonden ontkend. Zelfs de ESPO gaat akkoord met een regeling inzake de toegang tot de markt, als de inhoud naar haar oordeel maar adequaat is geregeld.

De belangen van de betreffende economische actoren en vakbonden afwegend is de rapporteur in het hogere belang van de Unie - groei en arbeidsplaatsen en eerlijke concurrentie ook in een afzonderlijke haven - de overtuiging toegedaan dat Europese regelingen ook voor de toegang tot

de markt voor havendiensten in een afzonderlijke haven dwingend noodzakelijk zijn. Dit fundamentele standpunt werd reeds in de voorafgaande wetgevingsprocedure zowel door de Commissie als door het Parlement en de Raad ingenomen¹.

Met betrekking tot de afzonderlijke regelingen van het Commissievoorstel inzake de toegang tot de markt is uit de hoorzitting en de verdere gesprekken gebleken dat veel regelingen van het ontwerp uit de bemiddelingsprocedure van de voorafgaande wetgevingsprocedure² feitelijk voor alle partijen betere oplossingen bevatten. De rapporteur stelt derhalve voor deze bepalingen over te nemen op de volgende terreinen:

- de vergunningsvoorwaarden worden overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel aan de lidstaten overgelaten
- langere looptijden van de vergunningen
- een duidelijke definitie van de selectieprocedure bij de beperking van het aantal verleners van havendiensten
- zelfstandige regeling voor vergoedingen
- zelfstandige regeling voor overgangsmaatregelen.

De opmerking van de organisaties die zich bezighouden met afmeren en slepen dat naast de loodsdiensten ook hun werkzaamheden voor de veiligheid van het zee- en havenvervoer van bijzonder belang zijn, is door de rapporteur via de voorgestelde wijziging van overweging 38 overgenomen. De eis van de loodsen hun activiteit buiten het toepassingsgebied van de richtlijn te laten heeft de rapporteur niet kunnen inwilligen, aangezien de loodsdiensten van cruciaal belang zijn voor het zee- en havenvervoer en omdat de bijzonderheden van de loodsdiensten al adequaat in artikel 14 zijn geregeld (dat is ook de opvatting van de meerderheid van de Europese organisaties die aan de hoorzitting hebben deelgenomen).

Met betrekking tot de Europese regeling van de zelfafhandeling is de rapporteur met name na de gelijklopende standpunten van de Europese havenbond en de Europese Bond van reders tot de overtuiging gekomen dat deze feitelijk niet noodzakelijk is (zie de motivering bij amendement 47).

De rapporteur spreekt de hoop uit dat hij met deze voorstellen de op de hoorzitting gedane suggesties grotendeels heeft overgenomen en met zijn verslag een evenwichtige basis legt voor de verdere beraadslagingen in het Europees Parlement.

¹ Evenals door de staatshoofden en regeringsleiders van de Europese Unie tijdens de bijeenkomsten van de Europese Raad van 15/16 maart 2002 (punt 38 van de conclusies) en op 21/22 maart 2003 (punt 29 van de conclusies).

² Gemeenschappelijke ontwerpakte 3670/2003 - C5-0461/2003 en het verslag over de door het bemiddelingscomité goedgekeurde gemeenschappelijke ontwerpakte van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten – delegatie van het Parlement in het bemiddelingscomité – A5-0364/2003.