

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0410/2005

15.12.2005

*****|**

VERSLAG

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

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	6
ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN	18
ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN CONSUMENTENBESCHERMING.....	20
PROCEDURE	25

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 (A6-0410/2005),
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.

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

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 loodsdiensten, 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

¹ Werkdocument PE 355.765.

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 teneinde met name een standpunt te bepalen over de vraagstukken die in het werkdocument aan de orde worden gesteld.

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).

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 overleg met leden van andere fracties over compromisamendementen heeft de rapporteur met betrekking tot het voorstel van de Commissie met de wezenlijke structurele wijzigingen het volgende standpunt ingenomen.

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.

Om deze reden en op grond van een eigen beoordeling wordt de noodzaak van deze regelingen duidelijk onderschreven en is er geen wezenlijke wijziging op afzonderlijke bepalingen ingediend. Gezien zijn grote betekenis is 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, expeditiebedrijven en verladers onderschreven en door de verleneren 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 heeft derhalve voorgesteld deze bepalingen over te nemen op de volgende terreinen:

- de vergunningsvoorwaarden worden overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel aan de lidstaten overgelaten, waarbij evenwel in een compromisamendement duidelijk is gemaakt dat de dienstverleners in elk geval een contract met de bevoegde instantie nodig hebben dat aan de vergunningsvoorwaarden voldoet;
- langere looptijden van de vergunningen;
- een duidelijke definitie van de selectieprocedure bij de beperking van het aantal verleners van havendiensten, waarbij evenwel in een compromisamendement duidelijk is gemaakt dat in elk geval een selectieprocedure moet plaatsvinden als een dienstverlener direct of indirect overheidssteun ontvangt of zal ontvangen;
- een zelfstandige - en door middel van een compromisamendement uitgebreide - regeling voor vergoedingen;
- zelfstandige regeling voor overgangsmaatregelen van langere duur.

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 en artikel 14 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 een 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. Daarom is voorgesteld artikel 13 en de desbetreffende passages te schrappen. Tegelijkertijd is echter voorgesteld in een overweging duidelijk te maken dat een regeling van de zelfafhandeling aan de lidstaten wordt overgelaten.

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

² Gemeenschappelijke ontwerp tekst 3670/2003 - C5-0461/2003 en het verslag over de door het bemiddelingscomité goedgekeurde gemeenschappelijke ontwerp tekst 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.

Na overleg over compromissen tussen leden van de Vervoerscommissie is verder voorgesteld dat de artikelen 7 t/m 12 van het richtlijnvoorstel - dus met name de aanbestedingsverplichting - niet mogen gelden:

- a. voor dienstverleners die toegang tot de markt hebben verkregen of verkrijgen door het verwerven van een eigendomstitel of een vergelijkbare aanspraak op een kavel in een haven, mits deze eigendomstitel of aanspraak algemeen beschikbaar is en de verwerver voor de financiering van de aankoop geen overheidssteun, als bedoeld in de Verdragsbepalingen, ontvangt, en
- b. in gevallen waarin de Europese Commissie naar aanleiding van een naar behoren onderbouwd verzoek van een lidstaat bepaalt dat door niet-EU-lidstaten concurrentievervalsende overheidssteun wordt verstrekt of andere discriminerende maatregelen worden genomen ten gunste van havens in de relevante markt.

Verder is voorgesteld dat de richtlijn niet moet gelden voor zeehavens of delen daarvan die uitsluitend worden gebruikt voor bijzondere doeleinden, bijvoorbeeld het aanlanden van olie.

Tot slot zijn na overleg over compromissen tussen leden van de Vervoerscommissie meerdere amendementen overeengekomen om de betekenis en de bevoegdheid van de havenbeheerder te versterken.

V. Stemming in de Vervoerscommissie

Op haar vergadering van 22 november 2005 heeft de Vervoerscommissie de volgende besluiten genomen:

1. De amendementen die neerkwamen op een verwerping van het Commissievoorstel, werden door een meerderheid van de hand gewezen (22 stemmen voor en 26 tegen bij 1 onthouding).
2. De ingediende 13 compromisamendementen (met uitzondering van letter b) in het eerste amendement) en een groot aantal andere amendementen werden door een meerderheid goedgekeurd.
3. Bij de slotstemming over het aldus gewijzigde verslag kwam geen meerderheid tot stand (23 stemmen voor en 24 tegen bij 2 onthoudingen).
4. De wetgevingsresolutie ("hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement") werd door een meerderheid goedgekeurd (26 stemmen voor en 24 tegen bij geen onthoudingen).

Op grond van deze uitslagen bij de stemmingen bevat dit verslag niet de 56 afzonderlijk goedgekeurde amendementen. Het is daarom nu aan de fracties om amendementen in te dienen en daarmee alternatieven aan te dragen voor de plenaire behandeling van en stemming over het voorstel van de Commissie.

Bijlage: 13 compromisamendementen

Compromis 1

Artikel 2, lid 3 ter (nieuw)

3 ter. De artikelen 7 t/m 12 van deze richtlijn zijn niet van toepassing

- a. op dienstverleners die toegang tot de markt hebben verkregen of verkrijgen door het verwerven van een eigendomstitel of een gelijkwaardige aanspraak op een kavel in een haven, mits deze eigendomstitel of aanspraak algemeen beschikbaar is en de verwerver voor de financiering van de aankoop geen overheidssteun, als bedoeld in de Verdragsbepalingen, ontvangt, en/of
- b. in gevallen waarin de Europese Commissie naar aanleiding van een naar behoren onderbouwd verzoek van een lidstaat bepaalt dat door niet-EU-lidstaten concurrentievervalsende overheidssteun wordt verstrekt of andere discriminerende maatregelen worden genomen ten gunste van havens in de relevante geografische markt.

Compromisamendement 2

Artikel 3, punt 5

5. "havenbeheerder" of "havenautoriteit" (hierna "havenbeheerder" genoemd): een instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving als taakstelling heeft de administratie en het beheer van de haveninfrastructuur alsmede het coördineren en, indien van toepassing, controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten. Een havenbeheerder kan meerdere afzonderlijke lichamen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven. De havenbeheerder fungeert tevens als bevoegde instantie voor diensten die worden verleend op toegangsroutes over zee van en naar de haven, tenzij de lidstaten een andere bevoegde instantie benoemen;

Compromisamendement 3

Artikel 3, punt 12

12. "vergunning": toestemming van de bevoegde instantie, met inbegrip van een vergunning of een contract, op grond waarvan een natuurlijke of rechtspersoon één of meer categorieën havendiensten mag verlenen, waarbij onder contract wordt verstaan elke overeenkomst, zij het een lease- of een concessie-overeenkomst, gesloten tussen de bevoegde instantie en een natuurlijke of rechtspersoon;

Compromisamendement 4

Artikel 3, punt 13

13. "beperking van het aantal dienstverleners": een situatie waarin de bevoegde instantie het aantal verleners van havendiensten beperkt op grond van de beschikbare ruimte of capaciteit, de maritieme veiligheid, de beveiliging of het havenontwikkelingsbeleid. De situatie waarin de bevoegde instantie in voorkomend geval het geheel van de in de haven of in delen daarvan uit te voeren handelsactiviteiten bepaalt, met name de categorieën van de te behandelen lading, alsook de toewijzing van havenruimte of -capaciteit voor dergelijke activiteiten, overeenkomstig het gepubliceerde ontwikkelingsbeleid van de haven, kan niet als "beperking van het aantal dienstverleners" worden beschouwd.

Compromisamendement 5

Artikel 7

Algemene beginselen betreffende toegang tot de markt voor dienstverleners

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 2 t/m 4 vermelde voorwaarden. De dienstverlener heeft in elk geval een contract nodig dat aan deze voorwaarden moet voldoen. Aan overeenkomstig artikel 8 geselecteerde dienstverleners wordt geacht een vergunning te zijn verleend.

2. De criteria voor de verlening van een vergunning door de bevoegde instantie moeten transparant, niet-discriminerend, objectief, relevant en evenredig zijn. Naast de desbetreffende commerciële aspecten hebben de criteria, indien van toepassing, alleen betrekking op: de beroepskwalificaties van de dienstverlener en diens personeel, een deugdelijk zakelijk plan met duidelijke toezeggingen in verband met de dienstverlening; zijn degelijke financiële positie en voldoende verzekeringsdekking; maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of van de toegang daartoe, de installaties, uitrusting en personen; de naleving van arbeids- en sociale regelgeving, met inbegrip van de regels van collectieve overeenkomsten, mits zij verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht; hoe dan ook moeten de minimumvoorschriften van het communautair sociaal recht worden nageleefd; de naleving van relevante lokale, nationale en internationale eisen op het gebied van veiligheid, beveiliging en milieu; het investerings- en ontwikkelingsbeleid van de haven.

De vergunning kan openbare-dienstverplichtingen met betrekking tot veiligheid, regelmatigheid, continuïteit, kwaliteit en prijs omvatten, alsook de voorwaarden waaronder de dienst mag worden verleend.

3. De in lid 2 bedoelde criteria worden openbaar gemaakt en de verlener van havendiensten alsmede de kandidaat-verlener van havendiensten worden van tevoren ingelicht over de procedure voor het verkrijgen van de vergunning. Dit voorschrift geldt tevens, indien in een vergunning de dienstverlening wordt gekoppeld aan investeringen in onroerende activa.

4. De lidstaten kunnen regels vaststellen met betrekking tot de toegang tot het beroep en de via examens te verwerven certificaten van bekwaamheid.

Wanneer de vereiste technische beroepskwalificaties specifieke plaatselijke kennis of ervaring met plaatselijke omstandigheden omvatten, zorgen de lidstaten bovendien voor een passende toegang tot de vereiste informatie en tot de nodige opleiding voor aspirant-dienstverleners, onder transparante en niet-discriminerende voorwaarden en, indien van toepassing, tegen betaling.

5. De verlener van havendiensten heeft het recht zelf personeel te kiezen voor de uitvoering van de dienst waarop de vergunning betrekking heeft, mits hij voldoet aan de overeenkomstig lid 2 vastgestelde criteria en handelt in overeenstemming met de wetgeving van de lidstaat waar hij de betrokken diensten aanbiedt, op voorwaarde dat die wetgeving met het Gemeenschapsrecht strookt.

6. De bevoegde instantie verandert een vergunning of trekt deze in, indien in verregaande mate niet of niet meer aan de in lid 2 bedoelde criteria wordt voldaan, of de sociale wetgeving van de lidstaat niet of niet meer wordt nageleefd.

Compromisamendement 6

Artikel 8

Selectieprocedure

1. In gevallen waarin het aantal verleners van havendiensten in verband met de beschikbare ruimte of capaciteit, de maritieme veiligheid, de beveiliging of het ontwikkelingsbeleid van de haven door de bevoegde instantie moet worden beperkt, vindt overeenkomstig de volgende beginselen een selectieprocedure plaats. Er vindt in elk geval een selectieprocedure plaats als de dienstverlener direct of indirect overheidssteun, zoals bedoeld in het Verdrag, ontvangt of zal ontvangen. De selectieprocedure moet transparant en objectief zijn en zijn gebaseerd op proportionele, niet-discriminerende en relevante criteria.

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

3. 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.

4. Indien de bevoegde instantie die beslist over beperkingen met betrekking tot één of meer havendiensten in een bepaalde haven zelf 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 in die haven uitoefent, wijzen de lidstaten onverwijld een andere, onafhankelijke bevoegde instantie aan die moet beslissen over eventuele beroepen of klachten tegen de handelingen en beslissingen van de havenbeheerder ten aanzien van derde dienstverleners.

5. De bevoegde instantie publiceert, ter algemene informatie van de betrokken sectoren in de Gemeenschap, een uitnodiging aan de belanghebbende partijen om aan het selectieproces deel te nemen.

Deze publicatie vindt voor vergunningen met betrekking tot artikel 12, lid 2, onder b), plaats in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen en voor alle andere vergunningen op passende wijze, zodat de benodigde informatie tijdig ter beschikking staat van een ieder die in het selectieproces geïnteresseerd is.

6. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat aan de belanghebbende partijen die daarom verzoeken, volledige documentatie wordt verstrekt. De aan mogelijke dienstverleners verstrekte documentatie bevat ten minste de volgende gegevens:

de vergunningscriteria overeenkomstig artikel 7, lid 2, alsmede selectiecriteria;

de gunningscriteria op basis waarvan de instantie een keuze zal maken uit de aan de selectiecriteria beantwoordende inschrijvingen;

de regelgeving en organisatorische voorwaarden voor de verlening van de dienst, waaronder de eisen die in de vergunning worden opgenomen en de materiële en immateriële activa die ter beschikking van de geselecteerde dienstverlener worden gesteld, onder vermelding van de daarbij geldende voorwaarden en regels;

boetes en de voorwaarden voor annulering, indien niet aan de criteria wordt voldaan; en de periode waarop de vergunning betrekking heeft.

7. De procedure voorziet in een tijd van tenminste 52 dagen tussen de verschijning van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen en de uiterste indieningstermijn.

8. De bevoegde instantie maakt voor iedere procedure het besluit bekend dat het resultaat is van de selectieprocedure.

9. Indien een selectieprocedure voor een bepaalde havendienst geen geschikte dienstverlener oplevert, kan de havenbeheerder onder de voorwaarden van artikel 19 de verlening van deze dienst aan zichzelf voorbehouden voor een periode van ten hoogste vijf jaar. Daarna wordt een nieuwe selectieprocedure voor de verlening van een vergunning gestart. De havenbeheerder ontvangt volgens duidelijke en van te voren vastgelegde criteria een vergoeding van de nieuw geselecteerde dienstverlener voor alle door hem in deze periode 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 in de afgelopen periode verleende dienst.

Compromisamendement 7

Artikel 9

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 die overeenkomt met de reële marktwaarde van het havenbedrijf van die vorige dienstverlener, maar ten minste met de actuele marktwaarde van de onroerende activa en de vergelijkbare roerende kapitaalgoederen, indien deze hoger is dan de marktwaarde van het bedrijf. Indien de nieuwe dienstverlener het personeel van de vorige dienstverlener niet of slechts ten dele overneemt, draagt de nieuwe dienstverlener bij in de kosten van de afvloeiingsregeling van de vorige dienstverlener. Artikel 15, lid 3 is mutatis mutandis toepassing.

Compromisamendement 8

Artikel 10

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, kunnen bestaande vergunningen 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 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 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. De bevoegde instantie voert binnen één jaar na de omzetting van de richtlijn een beoordeling uit van alle bestaande vergunningen binnen de haven en op alle onder haar jurisdictie vallende maritieme toegangsroutes.

Compromisamendement 9

Artikel 11, lid 4

Technisch-nautische diensten als omschreven in artikel 3, punt 6, worden in verband met de beveiliging en de veiligheid in havens en de openbare-dienstverplichtingen uitgesloten van de bepalingen van dit artikel.

Compromisamendement 10

Artikel 12

Looptijd

Vergunningen worden verleend en overeengekomen voor een beperkte, maar verlengbare periode, die in verhouding staat tot de investeringen van de dienstverleners en een normaal rendement van deze investeringen mogelijk maakt. Er gelden de volgende maximale looptijden:

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;

2. wanneer er investeringen die door de bevoegde instantie als aanzienlijk worden beschouwd, zijn verricht in:

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

b) onroerende activa en vergelijkbare roerende kapitaalgoederen, zoals containerkranen, kadekranen en brugkranen, is de maximale looptijd van de vergunning 36 jaar, ongeacht of het eigendomsrecht daarvan aan de havenbeheerder zal terugkeren.

Indien de dienstverlener zowel in roerende als in onroerende activa investeert, is de maximale looptijd de langste van de genoemde maximale looptijden.

3. De lidstaten kunnen een procedure invoeren op grond waarvan de dienstverlener, indien hij de laatste 10 jaar vóór het verstrijken van de bestaande vergunning aanzienlijke investeringen wil doen of zich onherroepelijk daartoe contractueel wil verbinden, en hij kan aantonen dat deze investeringen tot verhoging van de algehele efficiëntie van de betrokken dienst leiden, de bevoegde instantie kan verzoeken voor het verstrijken van de betrokken vergunning een selectieprocedure overeenkomstig artikel 8 voor een nieuwe vergunning te beginnen of in de laatste 10 jaar van de looptijd van een vergunning deze vergunning eenmaal met een periode van 10 jaar te verlengen.

4. De bevoegde instanties kondigen, ter algemene informatie van de betrokken sectoren in de Gemeenschap, minstens een jaar van tevoren het verstrijken van vergunningen aan.

Compromisamendement 11

Artikel 14

Technisch-nautische diensten

1. Wat de technisch-nautische diensten betreft mogen de lidstaten bij de verlening van de in artikel 7 bedoelde vergunning bijzonder strikte criteria met betrekking tot maritieme veiligheid en openbare-dienstverplichtingen toepassen.

2. Ook kunnen de bevoegde instanties het dwingende karakter van loodsdiensten erkennen en de organisatorische regels voorschrijven die zij om redenen van veiligheid en openbare-dienstverplichtingen passend achten; daartoe behoort, indien de omstandigheden in een haven of een groep havens en/of de daarheen leidende waterwegen zulks vereisen, de mogelijkheid de betrokken dienst aan zichzelf voor te behouden of eventueel rechtstreeks aan één dienstverlener toe te wijzen. Met name kunnen zij verlangen dat die dienst wordt verleend door competente personen die voldoen aan in het nationale recht vastgelegde billijke en niet-discriminerende voorwaarden.

Indien voor ontheffing van verplichte beloodsing of ontheffing van bepaalde categorieën vaartuigen van verplichte beloodsing, mogelijkerwijs via een bewijs van ontheffing van beloodsing, een speciale vergunning moet worden verleend, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn, rekening houdende met de specifieke voorwaarden en beperkingen van de betrokken havens, op grond waarvan de vergunningen worden verleend.

3. De lidstaten brengen uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn bij de Commissie verslag uit over maatregelen ter verbetering van de doeltreffendheid van de technisch-nautische diensten.

Compromisamendement 12

Artikel 17

Transparantie van staatsfinanciering

De Commissie stelt uiterlijk één maand na de inwerkingtreding van deze richtlijn gemeenschappelijke richtsnoeren vast voor door de lidstaten of uit openbare middelen aan havens verstrekte financiering, en geeft aan welke financiering voor havens verenigbaar is met de interne markt.

Deze richtsnoeren worden drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn geëvalueerd.

Compromisamendement 13

Overweging 34

(34) Afhandeling in eigen beheer dient te worden geregeld door middel van nationale voorschriften en afspraken. Indien een lidstaat reeds heeft besloten of besluit afhandeling in eigen beheer toe te staan, mag dit niet leiden tot ondergraving van het beschermingsniveau dat de regelgeving inzake gezondheid en veiligheid op de werkplek biedt, noch tot verlaging van het beroepsopleidingsniveau.

19.9.2005

ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten
(COM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD))

Rapporteur voor advies: Stephen Hughes

AMENDEMENTEN

De Commissie werkgelegenheid en sociale zaken verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme de verwerping van het voorstel voor een richtlijn aan te bevelen en de Commissie te verzoeken overeenkomstig artikel 39 een voorstel in te dienen voor een richtlijn betreffende transparantie en gelijke marktvoorwaarden tussen de havens.

Motivering

De Commissie maakt niet duidelijk dat er onvoldoende toegang zou zijn tot de markt voor havendiensten. Het voorstel van de Commissie ondergraaft de nationale regelgeving en creëert meer rechtsonzekerheid voor alle betrokkenen. Door het voorstel zullen de concurrentievoorwaarden niet voor alle havens gelijk worden.

Verder dient de Commissie dit nieuwe voorstel voor een richtlijn havendiensten in zonder in aanmerking te nemen om welke redenen het Parlement op 20 november 2003 het resultaat van het bemiddelingscomité inzake het vorige Commissievoorstel heeft afgewezen. Het Parlement sprak toen zijn ernstige bezorgdheid uit over de sociale en milieugevolgen van de voorstellen inzake zelfafhandeling en loodsens. Aangezien de Commissie hiermee geen rekening heeft gehouden en geen overleg heeft georganiseerd met de belangrijkste betrokkenen, stellen wij voor dit nieuwe voorstel te verwerpen. Daarmee wordt een duidelijk signaal aan de Commissie afgegeven dat er serieus overleg met alle partijen moet plaatsvinden voordat een voorstel wordt goedgekeurd.

Zoals door het Europees Parlement duidelijk is gemaakt, moet de richtlijn hoofdzakelijk gericht zijn op de concurrentie tussen de havens en niet in de havens.

PROCEDURE

Titel	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten
Document- en procedurenummers	COM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD)
Commissie ten principale	TRAN
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	EMPL 1.12.2004
Nauwere samenwerking	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Stephen Hughes 15.3.2005
Behandeling in de commissie	14.6.2005 12.7.2005 14.9.2005
Datum goedkeuring amendementen	15.9.2005
Uitslag eindstemming	voor: 18 tegen: 10 onthoudingen: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Jan Andersson, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnock, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Proinsias De Rossa, Harald Ettl, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Stephen Hughes, Karin Jöns, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Mario Mantovani, Ana Mato Adrover, Ria Oomen-Ruijten, Anne Van Lancker
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Mihael Brejc, Udo Bullmann, Gintaras Didžiokas, Marian Harkin, Leopold Józef Rutowicz, Elisabeth Schroedter, Marc Tarabella, Georgios Toussas
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)	Vittorio Agnoletto, Bairbre de Brún, Eva Lichtenberger, Erik Meijer

16.9.2005

ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN CONSUMENTENBESCHERMING

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake 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))

Rapporteur: Eva-Britt Svensson

BEKNOPTE MOTIVERING

De rapporteur pleit voor verwerping/intrekking van het voorstel van de Commissie inzake toegang tot de markt voor havendiensten, met als belangrijkste argument dat het doel van de Commissie met het onderhavige voorstel niet kan worden bereikt. De tegenstand die de havenrichtlijn heeft opgeroepen, heeft voor een tamelijk unieke situatie gezorgd: de tegenstand/scepsis is aan te treffen over het gehele politieke spectrum en onder alle partijen die met havendiensten van doen hebben: van ESPO tot IDC en FEPORT¹. Evenals de rapporteur van de Commissie EMPL, de heer Stephen Hughes, is deze rapporteur teleurgesteld over het feit dat het nieuwe voorstel van de Commissie in wezen voortbouwt op de tekst van een regeling die het niet heeft gehaald en dat het voorstel bovendien is uitgewerkt zonder enige sociale dialoog, hetgeen in strijd is met de artikelen 136, 138 en 140 EU-Verdrag. Ook is het zeer opmerkelijk dat de Commissie zo snel na een eerdere afwijzing weer met een nieuw voorstel komt. Het komt het democratisch proces niet ten goede wanneer een afgewezen voorstel in een nieuwe opmaak nogmaals wordt voorgelegd. De Commissie zegt een "behoefte te hebben waargenomen binnen de EU" en vandaar het voorstel inzake toegang tot de markt voor havendiensten. Deze "behoefte" wordt door de rapporteur sterk betwijfeld en de argumenten voor het standpunt van de Commissie interne markt en consumentenbescherming worden onder de volgende drie rubrieken aangevoerd:

Legalisering, gemeenschappelijk kader en arbeidsrecht.

1. Liberalisering

Mededinging staat centraal

¹ ESPO: 'European Sea Ports Organisation', IDC: 'International Dockworkers Council', FEPORT: 'Federation of European Private Port Operators'.

Een van de Commissie's hoofdargumenten voor een havenrichtlijn is dat de concurrentie in en tussen de Europese havens moet worden geïntensiveerd zodat de klanten beter kunnen worden bediend. Men moet daarbij echter bedenken dat de Europese havens tot de meest efficiënte havens behoren in de wereld¹. Er is reeds nu sprake van concurrentie tussen afzonderlijke havens binnen de EU, met als gevolg dat alleen de havens die efficiënt zijn en waarde voor het geld bieden, zich in de concurrentie staande kunnen houden. Het zou daarom contraproductief zijn om een gemeenschappelijke regeling toe te passen nu de huidige diversiteit gunstig is gebleken voor de rentabiliteit en efficiëntie van de havens. Investeerders en havenondernemers wijzen bovendien het onderhavige voorstel af omdat de overgangsperioden veel te kort zijn. Geen enkele havenonderneming of investeerder kan zijn zakelijke activiteiten binnen de voorgestelde periode van vijf jaar reorganiseren. Evenzo zijn de perioden voor leasingovereenkomsten te kort. Investeerders denken graag op lange termijn bij hun beslissing om al dan niet in een bepaalde activiteit te investeren. Havens zijn hierin geen uitzondering. Met deze richtlijn riskeren wij een ongunstig investeringsklimaat, hetgeen catastrofaal zou zijn voor de Europese havens en uiteindelijk voor de gebruikers daarvan. De concurrentie binnen een haven, zo meent uw rapporteur, is niet een van de belangrijkste factoren voor de rol van een haven als intermodaal transportcentrum. Die hangt af van de goederenstromen die de haven verwerkt of het soort goederen dat wordt overgeslagen. Bepalend voor de goederenstromen zijn geografische ligging en infrastructuur in de vorm van vaarroutes, spoorwegen en wegen naar en van de haven. De infrastructuur binnen de haven wordt vanzelfsprekend belangrijk zodra het schip aanlegt, maar de keuze van de haven wordt niet gemaakt aan de hand van de interne condities van de haven. Dat betekent dat de beslissende factor niet de concurrentie binnen de haven is maar de concurrentie tussen verschillende havens.

De artikelen 13 en 14 moeten nader worden gezien in verband met de liberalisering en concurrentie waaraan de Commissie deze diensten wil onderwerpen. In deze omstreden artikelen gaat het eigenlijk om zelfafhandeling en loodsdiensten. Het idee van zelfafhandeling in de havens is overgenomen uit de richtlijn inzake zelfafhandeling op luchthavens. Het lijkt wellicht onnodig om erop te wijzen dat in een haven heel andere condities heersen dan op luchthavens, maar toch heeft de Commissie de voor luchthavens gedachte zelfafhandeling toegepast op havendiensten. Zelfafhandeling houdt in dat iedere gebruiker die een haven aandoet, zijn eigen goederen zou kunnen afhandelen. Zou zelfafhandeling volledig worden toegelaten, dan bestaat er groot gevaar voor een operationele chaos. Het is onmogelijk te regelen wie voorrang moet krijgen bij het gebruikmaken van gemeenschappelijke voorzieningen, gebruik van gemeenschappelijke kranen en kaden, of bij het beladen van treinen enz. Wat de loodsdiensten betreft: door de bekendheid van de loods met de vaarweg en zijn ervaring met het besturen van verschillende typen vaartuigen, draagt hij of zij ertoe bij dat de veiligheid van de zee en het milieu alsmede de toegankelijkheid van de haven wordt gehandhaafd wanneer het schip gebruik maakt van de binnenvaarwegen en kustwateren. De loodsdiensten mogen niet worden behandeld als een

¹ Volgens de European Transport Worker's Federation, bedraagt het standaardtarief voor laden en lossen van bijvoorbeeld een 40-foot container:

- US\$ 100 in Europese havens
- US\$ 200 in Noord-Amerikaanse havens
- US\$ 300 in Aziatische havens

Daarbij komt dat Europese havenbedrijven aanzienlijke schadevorderingen kunnen verwachten wanneer een schip niet binnen de kortst mogelijke tijd worden geladen of gelost, terwijl in Aziatische en Amerikaanse havens lange wachttijden eerder regel dan uitzondering zijn.

commerciële dienst. Met andere woorden: de veiligheid mag niet aan de mededinging worden overgeleverd!

2. Gemeenschappelijk kader

Ontbreken van een overtuigende motivering

De vertegenwoordiger van de Commissie heeft bij meerdere gelegenheden als argument voor een havenrichtlijn aangevoerd dat de havendienst de enige dienst is in de transportsector die nog niet is geliberaliseerd. Dat is geen overtuigend argument wanneer men denkt aan de hierboven beschreven situatie van de Europese havens in vergelijking met de rond Europa gelegen havens. De Commissie geeft blijk van een dogmatische instelling waar het gaat om liberalisering "om de liberalisering zelf" in plaats van te letten op een reële behoefte. Voorts heeft de Commissie geen effectbeoordeling verricht zoals door vele betrokken marktdeelnemers is verlangd. Daardoor is evenmin sprake van een aannemelijke analyse die wijst op specifieke behoeften of problemen in de Europese havensector. Een regeling van het type "one size fits all" komt bovendien in conflict met het subsidiariteitsbeginsel in het EU-Verdrag. Eventuele problemen rond de toegang tot de markt moet door de Commissie worden behandeld op een "van geval tot geval"-basis, in overleg met alle actoren van de sector. Voorts is de tekst van de Commissie juridisch moeilijk uit te leggen en zij houdt een reeks vage en diffuse begrippen in, die kunnen zorgen voor toekomstige uitleggingsmoeilijkheden en in het verlengde daarvan, juridische geschillen. De havenrichtlijn dreigt in haar huidige vorm meer juridische problemen te scheppen dan op te lossen, en de conclusie is dan ook dat het voorstel zou moeten worden ingetrokken. Een minimumvereiste is toch dat de richtlijn op wezenlijke punten wordt gewijzigd/veranderd.

3. Arbeidsrecht

De mens in het centrum - niet de cijfers?

De rapporteur heeft vastgesteld dat het huidige voorstel voor een richtlijn - in grotere mate dan daarvoor - vastlegt dat lopende collectieve overeenkomsten niet mogen worden gepasseerd of terzijde gestelde en dat de term "social protection" een sterkere plaats heeft gekregen dan vroeger. Toch blijven er uit arbeidsrechtelijk oogpunt vele vragen open. Het controversiële voorstel van "zelfafhandeling" d.w.z. dat de haveneigenaar eigen personeel kan aanstellen voor laden en lossen, en in plaats van de traditionele havenarbeiders is ook in het onderhavige voorstel terug te vinden. Deze keer met een ruimere omschrijving. Het is belangrijk te beklemtonen dat zelfafhandeling door niemand gewenst wordt, niet door de vakbonden en evenmin door de werkgevers. Hier doet zich de unieke situatie voor dat de partijen op de arbeidsmarkt een gemeenschappelijk standpunt innemen, namelijk dat zij dit uit het voorstel willen zien verwijderd. Ook de rapporteur pleit hiervoor. Interessant is dat de vertegenwoordiger van het Parlement, de heer Georg Jarzembowski, tijdens de hearing van de Vervoerscommissie van 14 juni heeft gezegd dat artikel 13 dat over zelfafhandeling handelt, in de uiteindelijke versie uit het voorstel kan worden verwijderd. Vanuit de vakbonden wordt gewezen op het gemis van een sociale dialoog, die in het EU-Verdrag is verankerd in de artikelen 136, 138 en 140. De Commissie heeft in deze aangelegenheid naar zij zelf verklaart, geen enkel contact opgenomen met bijvoorbeeld de internationale havenarbeidersorganisatie IDC. Artikel 7, dat handelt over de vergunningverlening, bepaalt onder punt 6, dat de verlener van havendiensten het recht heeft zelf personeel te kiezen dat hij wil aanstellen. Dan blijft de vraag: waarom moet een zo vanzelfsprekend recht worden vastgelegd? Wat is het achterliggende doel? In vakbondskringen

bestaat er ongerustheid dat het de bedoeling is om het huidige havenpersoneel te ontslaan ten gunste van ander personeel. De Commissie moet verduidelijken wat de bedoeling is van artikel 7.6.

Ter afsluiting wil de rapporteur onderstrepen dat havens kunnen concurreren op prijs en kwaliteit, maar dat de arbeidsvoorwaarden voor het personeel, de milieuwetgeving, overheidsfinanciering en de veiligheidsregels niet aan mededinging en liberalisering mogen worden overgelaten.

AMENDEMENTEN

De Commissie interne markt en consumentenbescherming verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme het Commissievoorstel te verwerpen.

PROCEDURE

Titel	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten
Document- en procedurenummers	COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)
Commissie ten principale	TRAN
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	IMCO 1.12.2004
Nauwere samenwerking	Nee
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Eva-Britt Svensson 30.11.2004
Behandeling in de commissie	19.4.2005 13.6.2005 13.7.2005
Datum goedkeuring amendementen	14.9.2005
Uitslag eindstemming	voor: 23 tegen: 3 onthoudingen: 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Henrik Dam Kristensen, Kurt Lechner, Toine Manders, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Leopold Józef Rutowicz, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler, Phillip Whitehead, Joachim Wurmeling
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervaarders	Charlotte Cederschiöld
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervaarders (art. 178, lid 2)	

PROCEDURE

Titel	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten			
Document- en procedurenummers	COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)			
Datum indiening bij EP	1.12.2004			
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 1.12.2004			
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	ECON 1.12.2004	EMPL 1.12.2004	IMCO 1.12.2004	
Geen advies Datum besluit	ECON 10.11.2004			
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking				
Rapporteur(s) Datum benoeming	Georg Jarzembowski 22.11.2004			
Vervangen rapporteur(s)				
Vereenvoudigde procedure – datum besluit				
Betwisting rechtsgrondslag Datum JURI-advies	/			
Wijziging financiële voorzieningen Datum BUDG-advies	/			
Raadpleging Europees Economisch en Sociaal Comité – datum EP-besluit				
Raadpleging Comité van de regio's – datum EP-besluit				
Behandeling in de commissie	19.4.2005	14.6.2005	29.8.2005	11.10.2005
Datum goedkeuring	22.11.2005			
Uitslag eindstemming	+	23		
	-	24		
	0	2		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Natrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile			
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Markus Ferber, Jas Gawronski, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Joost Lagendijk, Rosa Miguélez Ramos, Willem Schuth			
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)	Ioannis Gklavakis			
Datum indiening	15.12.2005			

Opmerkingen (slechts in één taal beschikbaar)	Stemming over de wetgevingsresolutie in Vervoercommissie: 26:24.
--	--