

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	17. april 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM(2001) 35 endelig udgave.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 11. april 2001

Løbenr. TM0195

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester. KOM(2001) 35 endelig udgave.

Resumé

På nuværende tidspunkt findes der ingen specifik EF-regelramme for havnetjenester. Havnetjenesteydelserne er derfor højst variable, både hvad angår adgang, retfærdig og lige behandling af potentielle tjenesteydere, kvalitet og pris. Det findes derfor nødvendigt og til gavn for operatører, myndigheder og forbrugere at indføre specifikke og klare bestemmelser om adgang til havnetjenestemarkedet und er hensyn til dette markeds særlige træk.

Forslaget indeholder bl.a. regler om adgangen til at kunne levere havnetjenester, krav om forudgående tilladelse, evt. begrænsning af antallet af tjenesteydere, krav til procedurer, herunder anke, ret til

selvservicering samt rettigheder og forpligtelser for havnenes forvaltningsorganer, når de fungerer både som myndighed og tjenesteleverandør.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Der er i dag meget forskellige regler om markedsadgang for havnetjenester i de forskellige lande. Konkurrencen mellem havne er steget betydeligt siden gennemførelsen af det indre marked, og havnetjenesters pris og kvalitet er nøglefaktorer for brugernes valg af havn. Bedre havnetjenester medfører en bedre udnyttelse af søtransport, herunder nærskibsfart, samt kombineret transport og dermed en aflastning af presset på landtransportnettet. Den hidtilige anvendelse af traktatens bestemmelser i konkrete sager om adgang til havnetjenester foreslås erstattet af regler, der gælder for havne af en vis størrelse, og som sikrer lige adgang og konkurrence på lige vilkår. Reglerne skal desuden tage højde for havnemyndigheders dobbeltrolle som forvalter/udvikler og leverandør af havnetjenester i konkurrence med andre leverandører.

Det foreliggende forslag har derfor som mål, at medlemsstater skal sikre leverandører af de på en liste anførte havnetjenester (lodsning, bugsering, fortøjning, lasthåndtering og passagerservice) adgang til markedet. Forslaget omfatter kun havne af en vis størrelse (mindst 3 mio. t eller 500.000 passagerer i de seneste tre år). Der kan stilles krav om, at leverandørerne er etableret inden for Fællesskabets grænser, og at anvendte fartøjer skal registreres i en medlemsstat og føre dennes flag. I Danmark vil en halv snes havne i givet fald blive omfattet af direktivet.

Forslaget griber ikke ind i forpligtelser mv. i henhold til eksisterende direktiver om aftaler vedrørende offentlige tjenesteydelser og indkøb, bygge- og anlægskontrakter samt tilbudsgivning og gensidig anerkendelse af erhvervsmæssig uddannelse.

Medlemsstaterne kan forlange, at leverandører af havnetjenester skal søge tilladelse, der kan tidsbegrænses for 5-25 år afhængigt af de foretagne investeringer. Antallet af tilladelser kan kun begrænses af plads-, kapacitets- og sikkerhedsmæssige grunde efter gennemsigtige og objektive kriterier. Med mindre ganske særlige omstændigheder gør sig gældende, skal der mindst være to fuldstændigt af hinanden uafhængige tjenesteleverandører for hver kategori last. Hvis havnens forvaltningsorgan yder eller ønsker at yde havnetjenester, skal det være stillet som en vilkårlig konkurrent og kan ikke deltage i udvælgelsen af leverandører. Medlemsstaten må derfor udpege en anden kompetent myndighed, uafhængig af forvaltningsorganet og tjenesteleverandører, der kan afgøre restriktioner.

Medlemsstaterne skal sikre, at alle procedurer vedrørende levering af havnetjenester er fuldt gennemsigtige, at der er adgang til ankeprocedurer, herunder prøvelse af lovligheden, og at der offentliggøres en opfordring til interesserede parter om at deltage i udvælgelsen.

Udvalgte leverandører skal føre adskilte regnskaber efter anerkendte principper for hver tjeneste for sig.

Medlemsstaterne skal tillade selvservicering efter højst de samme kriterier, der stilles for leverandører af samme eller sammenlignelige tjenester.

Overgangsforanstaltninger skal tage hensyn til eksisterende tjenesteyderes legitime forventninger, men samtidig kræve genvurdering af eksisterende tilladelser, der ikke er i overensstemmelse med direktivet.

Forslagets bestemmelser må ikke bringe havnesikkerheden i fare eller stride mod eksisterende miljøbestemmelser.

Forslaget indeholder ikke bestemmelser om havnenes institutionelle struktur, ejendomsretlige ordninger, standarder for uddannelse og kvalifikationer for det pågældende personale og udstyr samt sikkerhed og miljø.

Der er krav om rapportering fra medlemsstaterne til Kommission senest efter 3 år med henblik på vurdering og eventuel revision.

2. Gældende dansk ret

Lov nr. 326 af 28. maj 1999 om havne.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer: Sammenslutningen af Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Danske Havnevirksomheder, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe/Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Coastercentralen, Erhvervenes Transportudvalg og Skibsmæglerforeningen.

Sammenslutningen af Danske Havne finder, at et forslag vedrørende konkurrencen mellem europæiske havne og mellem de forskellige transportformer ville have større effekt på søfartens og havnenes konkurrenceevne. Forslaget findes generelt upræcist. Under hensyn til forslaget indhold findes der ikke at være et presserende behov for ny regeldannelse for danske havne på nuværende tidspunkt. Sammenslutningen kan tilslutte sig, at der etableres ensartede regler for et liberaliseret havnetjenestemarked. Forinden bør der dog ske afklaring af spørgsmål vedrørende hvilke havneanlæg leverandører har adgang til, forhøjelse af grænseværdien for passagerer, afklaring af dispensationsbestemmelsen for mindre end to uafhængige leverandører per godskategori og udpegning af uafhængig myndighed når havnemyndigheden selv vil levere havnetjenesteydelser. Et tilladelsessystem findes ikke nødvendigt under hensyn til princippet om fri næring. Det må afklares, om begrænsning i adgang skal følge af en de facto situation eller afgøres af en myndighed. Ved begrænsning af perioder skal disse være som afskrivningsperioderne, og betydelige/ubetydelige investeringer skal fastlægges. Kravet om regnskabsføring anses allerede for opfyldt i danske havne. Det må afklares, om leverandører, der yder tjenester i flere havne, skal opsplitte deres regnskaber. Selvhåndtering må defineres nærmere, hvis den ikke kun går ud på, at en havnebruger med egne ansatte kan udføre havnetjenester. Liberalisering af teknisk-nautiske servicetjenester og frigivelse af lodsmonopolet findes specielt positivt og ønskes indført over en kortere periode. En konsekvensrettelse af dansk havnelovgivning vedrørende havnes muligheder for udbud af tjenesteydelser bør følge. Endelig må ILO-konvention, overenskomstforhold, foreneligheden af adgangsret til tjenesteydelser i forhold til private havneejere samt spørgsmål om overgangsperioder undersøges nærmere.

Danske Havnevirksomheder finder det afgørende, at ydelse af havnetjenester fortsat er et frit erhverv, hvorfor en tilladelsesordning skal være fakultativ. En begrænsning af tilladelsesperioden findes ikke hensigtsmæssig henset de nødvendige store investeringer. Udtrykkene tilsvarende procedure og ubetydelige/betydelige investeringer i bestemmelserne vedrørende overgangsforanstaltninger ønskes præciseret, ligesom tidsbegrænsning ønskes forlænget/ophævet. Det understreges, at den myndighed, der skal give en havns forvaltningsorgan tilladelse til at udføre havnetjenester, skal være uafhængig af forvaltningsorganet, og der foreslås en sanktionsbestemmelse i tilfælde af overtrædelser.

Danmarks Rederiforening finder det positivt, at Kommissionen har fremlagt et forslag, der søger at sikre reel konkurrence i europæiske havne for derved at højne effektiviteten til gavn for den fortsatte integrering af søfarten, og ikke mindst nærskibsfarten, i den multimodale transportkæde. Foreningen har på nuværende tidspunkt bemærkninger til følgende bestemmelser i selve forslaget: for høj mindstegrænse, bortfald af krav om etablering af virksomheder og registrering af skibe i EU, havne alene til brug for ejeren skal ikke omfattes af direktivet, problematisk at kræve autorisation af udbydere og begrænse antallet af disse, begreberne kompetent myndighed, betydelige investeringer og flytbare enheder må fastlægges nærmere, bestemmelserne vedrørende social beskyttelse klargøres og modificeres, kriterierne for tilladelser til selv-servicering skal være relevante og proportionelle, listen over tjenesteydelser skal præciseres og havnene må ikke kræve betaling eller indføre auktioner i forbindelse med tildeling af autorisationer.

Erhvervenes Transportudvalg er som udgangspunkt positivt indstillet over for forslaget, men finder ikke noget presserende behov for ny regeldannelse. Forslaget kan (bør) ikke vedrøre en privatretlig organiseret havn, der ikke er et helt eller delvis kommunalt organiseret aktieselskab, jf. § 6, stk. 1, nr. 4 og 5 i havneloven. Udvalget har bemærkninger til følgende bestemmelser i selve forslaget: tilføjelse om, at direktivet ikke gælder for privatretlig organiserede havne, jf. Traktatens artikel 295, definition af de ikke omfattede havne savnes og tilladelsessystem i Danmark forventes ikke at være nødvendigt.

Danmarks Skibsmæglerforening kan tilslutte sig bestræbelserne for at skabe et mere liberalt og gennemsigtigt marked til gavn for effektiviteten i havnene og dermed fremme af søtransport og ikke mindst nærskibsfarten. Foreningen finder generelt det danske marked åbent og konkurrencedygtigt, men har kendskab til tilfælde af dominerende leverandører og kan forestille sig tilfælde uden økonomisk grundlag for konkurrerende parter. Kravet om autorisation er positivt, men må ikke føre til urimelig begrænsning. Selvservicering findes at kræve nøje overvejelse og skal mindst foregå på samme sikkerhedsmæssige niveau som hos serviceudbydere.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil indebære en ændring af havneloven.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes for nærværende ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at eksisterende ulige adgangsmuligheder til havnetjenestemarkedet i medlemsstaterne, og generelt uklare og utilfredsstillende procedurebestemmelser, indebærer et behov for at etablere fællesskabsdækkende grundregler. Disse giver i medfør af nærhedsprincippet medlemsstaterne betydelig frihed i betragtning af havnenes geografiske særegenheder med forskellige krav, hvad angår søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse.