



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.4.2003  
KOM(2003) 208 endelig

2001/0047 (COD)

**UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om adgang til markedet for havnetjenester**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG**

**i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

## UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om adgang til markedet for havnetjenester**

### 1. INDLEDNING

I henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet har foreslået ved andenbehandlingen. Kommissionens udtalelse om Parlamentets ændringsforslag fremsættes nedenfor.

### 2. BAGGRUND

- a) Kommissionens direktivforslag blev forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet den 13. februar 2001 (KOM(2001)35 endelig - 2001/047(COD)).
- b) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav en udtalelse, der støttede Kommissionens forslag, den 29. november 2001.
- c) Regionsudvalget afgav en udtalelse, der støttede Kommissionens forslag, den 20. september 2001.
- d) Europa-Parlamentets udtalelse efter førstebehandlingen blev afgivet den 14. november 2001 og indeholdt 43 ændringsforslag til Kommissionens forslag.
- e) Den 19. februar 2002 vedtog Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 250, stk. 2, et ændret forslag (KOM(2002)101 endelig), der helt eller delvis indarbejdede 25 af Parlamentets ændringsforslag, mens 18 ændringsforslag blev afvist.
- f) Rådet fastlagde en fælles holdning den 5. november 2002.
- g) Den 11. marts 2003 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen en beslutning med 39 ændringsforslag til den fælles holdning.

### 3. FORSLAGETS FORMÅL

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om adgang til markedet for havnetjenester vedrører foranstaltninger, der skal åbne havnetjenestemarkedet for konkurrence. Forslaget sigter mod at skabe lige konkurrencevilkår for alle tjenesteudbydere samt fastsætte klare regler og etablere en åben og gennemsænkkelig procedure, for så vidt angår adgang til at udbyde disse tjenester.

De berørte havnetjenester omfatter godshåndtering af enhver art, passagertjenester og teknisk-nautiske tjenester som f.eks. bugsering, fortøjning og lodsning, uanset om disse tjenester ydes i havneområdet eller på vandvejen til og fra havnen.

#### **4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG**

Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet at stille 39 ændringsforslag til Kommissionens oprindelige forslag.

Kommissionen kan acceptere 10 af ændringsforslagene fuldt ud, 3 delvist og 4 i princippet, dvs. såfremt de omformuleres.

Kommissionen må dog afvise 22 ændringsforslag fuldstændigt og 3 delvist.

##### **4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer (10 fuldt ud og 3 delvist)**

Kommissionen mener, at ændringsforslag 1, 2, 5, 7, 9, 11, 14, 27, 31, 32, 28 (første del), 33 (første del) og 51 (anden del) bidrager med velkomne og vigtige indholdsmæssige ændringer, væsentlige forbedringer og udmærkede tydeliggørelser af teksten.

###### *4.1.1. Indholdsmæssige ændringer (2 godkendte ændringsforslag - 1 delvist godkendt)*

Ændringsforslag 2 (tilføjelse i den femte betragtning) og ændringsforslag 14 (ny artikel 4a) fastslår, at bestemmelserne i Kommissionens direktiv om gennemskuelighed skal gælde for havne, der er omfattet af havnedirektivet, og sikrer, at bestemmelserne anvendes i praksis.

Kommissionen har som bekendt altid støttet det princip, der ligger bag disse ændringsforslag, og finder den valgte fremgangsmåde tilfredsstillende.

Ændringsforslag 33, første del, (artikel 22, stk. 3) fastsætter samme varighed for tilladelser i forbindelse med nye havne som i forbindelse med eksisterende havne.

Den fælles holdning giver mulighed for forskelle i varigheden.

Kommissionen er enig med Parlamentet i, at der ikke er nogen objektiv grund til, at varigheden af tilladelser vedrørende nye havne skulle kunne være forskellig fra varigheden af tilladelser vedrørende eksisterende havne.

###### *4.1.2. Væsentlige forbedringer (3 ændringsforslag).*

Ændringsforslag 11 (artikel 2, stk. 5) har til formål at sikre, at revision og meddelelse af den liste over havne af sæsonmæssig karakter, der ikke er omfattet af direktivet, sker med samme tidsinterval som offentliggørelse af andre relevante lister over havne.

Ændringsforslag 5 (betragtning 28) og ændringsforslag 27 (vedr. artikel 12, stk. 2, litra b)) beskriver arten af visse mobile aktiver nærmere og opregner eksempler på disse aktiver. Investering i sådanne aktiver bør på grund af de høje omkostninger behandles på lige fod med investeringer i faste aktiver, for så vidt angår tilladelsens varighed.

###### *4.1.3. Tydeliggørelser (4 fuldt ud godkendte ændringsforslag - 2 delvist godkendte)*

Ændringsforslag 1 (den første betragtning) gør det klart, at også socialbeskyttelsesbestemmelser er blandt de bestemmelser, der skal overholdes ved gennemførelsen af direktivet.

Ændringsforslag 7 og ændringsforslag 51, anden del (betragtning 32) præciserer, at faglige kvalifikationer og miljøkrav kan være blandt kriterierne for tilladelse til selvservice. Der erindres om, at disse kriterier i forvejen er anført som mulige kriterier for udstedelse af tilladelser til tjenesteleverandører, og at den fælles holdning fastsætter, at kriterierne for selvserviceydere bør være de samme som for tjenesteleverandører.

Ændringsforslag 9 (artikel 1, stk. 2) indebærer, at gældende krav vedrørende miljøbeskyttelse og forpligtelse til offentlig tjeneste bliver en fast del af vilkårene for levering af havnetjenester, idet den fælles holdnings fleksibilitet i dette spørgsmål dog bevares.

Ændringsforslag 28, første del (artikel 13, stk. 2) præciserer, at anvendelsen af nationale bestemmelser om uddannelseskraft og erhvervs kvalifikationer ikke berøres af direktivet.

Ændringsforslag 31 (artikel 21, stk. 2) og ændringsforslag 32 (artikel 21, stk. 3) gør det tydeligt, at overgangsordningerne også gælder for private havne. Det bør bemærkes, at den fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 295 heller ikke skelner på grundlag af ejerskab.

#### **4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer i princippet, men ønsker omformuleret (4 ændringsforslag)**

Ifølge ændringsforslag 12 (artikel 2, stk. 8) udgår den bestemmelse i den fælles holdning, efter hvilken medlemsstaterne kan undlade at anvende bestemte tjenester, som er omfattet af traktatens artikel 296.

Da sådanne tjenester i forvejen er udelukket fra direktivets anvendelsesområde i medfør af artikel 2, stk. 2, forekommer den pågældende bestemmelse faktisk overflødig, medmindre Rådets hensigt ikke afspejles fuldt ud i teksten. I det sidste tilfælde kan det vise sig nødvendigt at omformulere bestemmelsen.

Ændringsforslag 17 (artikel 6, stk. 2, litra d)) præciserer, at miljøkrav, der anvendes som kriterium for udstedelse af tilladelser, omfatter miljøkrav på alle niveauer, dvs. både på lokalt, nationalt og internationalt plan. For at bevare en ensartet struktur i listen over mulige kriterier foreslås følgende omformulering: "*lokale, nationale og internationale miljøkrav*" (dvs. "overholdelse af" udgår).

Ifølge ændringsforslag 26 (artikel 11) og ændringsforslag 4 (26. betragtning) udgår den bestemmelse i den fælles holdning, efter hvilken en operatør, der forvalter en havn, som ikke er åben for almindelig kommerciel trafik, kan få tilladelse til at sørge for levering af teknisk-nautiske tjenesteydelser i denne havn efter andre bestemmelser end direktivets.

Ved første øjekast forekommer det rimeligt at lade denne bestemmelse udgå, da sådanne havne alligevel ikke er omfattet af direktivet (se artikel 2, stk. 2). Men muligvis afspejler teksten ikke Rådets hensigt fuldt ud, og i så fald kan det vise sig nødvendigt at omformulere bestemmelsen.

### **4.3. Ændringsforslag, som Kommissionen afviser (22 fuldt ud og 3 delvist)**

Kommissionen mener, at ændringsforslag 6, 8, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 34, 49, 53, 56, 57, 62, 28 (anden del) 33 (anden del) og 51 (første del) strider mod grundprincipperne og den grundlæggende tankegang i forslaget.

#### *4.3.1. Begrænsning af bestemmelserne om selvservicering til kun at omfatte søfarende mandskab (1 ændringsforslag)*

Ændringsforslag 13 (artikel 4, stk. 9) begrænser anvendelsen af direktivets bestemmelser om selvservicering til kun at omfatte søfarende mandskab. En sådan begrænsning forhindrer naturligvis ikke, at traktatens regler fortsat gælder for selvservicering, der udføres af landbaseret personale, men begrænsningen betyder, at en sådan selvservicering ikke er omfattet af specifikke og klare regler. Desuden vil det på denne måde ikke blive nemmere for kommercielle operatører at udnytte eksisterende ressourcer bedre, selv om de vil være nødt til at overholde eksisterende regler på en række områder, herunder sociale bestemmelser.

#### *4.3.2. Begrænsninger vedrørende selvservicering (4 fuldstændigt afviste ændringsforslag - 1 delvist afvist)*

Ændringsforslag 6 (30. betragtning), ændringsforslag 51, første del (32. betragtning), ændringsforslag 56 (artikel 13, stk. 2) og ændringsforslag 57 (artikel 13, stk. 3) medfører, at direktivets mål - at tillade selvservicering, hvor det er muligt - forvandles til det stik modsatte, nemlig at skabe så mange hindringer for selvservicering som muligt.

Ændringsforslag 29 (artikel 13, stk. 2a) gør det muligt at begrænse muligheden for selvservicering til EU-fartøjer og indskrænker således rækkevidden af selvservicering. Desuden må det undersøges nærmere, om ændringsforslaget er foreneligt med medlemsstaternes og EU's internationale forpligtelser.

#### *4.3.3. Lodsning (3 ændringsforslag).*

Ændringsforslag 8 (33. betragtning), ændringsforslag 30 (artikel 14) og ændringsforslag 34 (bilaget) flytter lodsning uden for direktivets anvendelsesområde. Kommissionen mener, at lodsning er en kommerciel tjenesteydelse, og derfor bør adgang til at udbyde sådanne ydelser følge direktivets regler. Derfor støttede Kommissionen også den fælles holdning, der gør det muligt at udstede tilladelser på grundlag af særligt strenge kriterier vedrørende forpligtelse til offentlig tjeneste og sikkerhed til søs. Denne løsning gør det muligt at vedtage havnespecifikke løsninger.

Endvidere bør selvservicering i forbindelse med lodsning tillades under visse omstændigheder, via udstedelsen af lodsfrigagelsescertifikater. Ved ændringsforslagene udgår denne mulighed, og dette er uacceptabelt.

#### *4.3.4. Begrænsninger for havnetjenesteleverandører (11 fuldstændigt afviste ændringsforslag - 2 delvist afviste)*

Ændringsforslag 19 (artikel 6, stk. 2, afsnit 2), ændringsforslag 20 (artikel 6, stk. 3), ændringsforslag 22 (artikel 6, stk.6) og ændringsforslag 28, anden del (artikel 13, stk. 2) er et forsøg på at ændre direktivets formål fra at fastlægge regler for markedsadgang til at skabe sociallovgivning. Direktivet bygger på fuld anvendelse af den eksisterende sociallovgivning. Ændringsforslagene kan føre til uønskede begrænsninger i den traktatfæstede frihed til at udbyde tjenesteydelser samt i etableringsretten.

Ændringsforslag 21 (artikel 6, stk. 5) indskrænker i alvorlig grad tjenesteleverandørens ret til at anvende personale efter eget valg.

Ændringsforslag 49 (16. betragtning), ændringsforslag 18 (artikel 6, stk. 2.e)), ændringsforslag 23 (artikel 7), ændringsforslag 24 (artikel 9a), ændringsforslag 25 (artikel 11), ændringsforslag 33, anden del (artikel 22, stk. 3) og ændringsforslag 53 og 62 (artikel 6, stk. 1) forsøger på forskellig vis at indskrænke friheden til at udbyde tjenesteydelser og begrænse adgangen til markedet.

#### *4.3.5. Spørgsmål vedrørende konkurrence mellem havne (3 ændringsforslag)*

Ændringsforslag 10 (nyt stk. 3 i artikel 1) erklærer, at formålet med direktivet også er at skabe rimelige og gennemskuelige vilkår for konkurrencen mellem Fællesskabets havne indbyrdes. Kommissionen er ikke uenig i dette princip, men ændringsforslaget lover mere end direktivet med det nuværende retsgrundlag kan holde.

Ændringsforslag 15 (ny artikel 4b) vedrører spørgsmålet om gennemskuelighed i statsstøtteforanstaltninger i forbindelse med konkurrencen mellem havne. Kommissionen forstår fuldt ud, at dette spørgsmål rejses. "Vejledning om Fællesskabets regler vedrørende statsstøtte og finansiering af konstruktionen af søhavnes infrastruktur", der er udarbejdet for nylig, er et udtryk for Kommissionens vilje til at løse dette problem. Det er hensigten at arbejde videre i denne retning.

Dette må dog ske inden for rammerne af traktatens regler, og Kommissionens initiativret må ikke berøres heraf. Ændringsforslag 15 vil berøre denne ret.

Ændringsforslag 16 (ny artikel 4c) kræver, at Kommissionen lader gennemføre en undersøgelse af direkte og indirekte offentlig finansiering, statsstøtte og beregning af omkostningerne i Fællesskabets havne og havnesystemer. Kommissionen minder om, at en sådan undersøgelse allerede er blevet gennemført i forbindelse med "havnepakken" fra 2001. Havnenes samarbejdsvilje var begrænset, og der er ingen grund til at tro, at dette vil ændre sig fremover.

## **5. KONKLUSION**

Kommissionen ændrer i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, sit forslag i overensstemmelse med ovenstående.