

Fiche 6: Richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten

Titel:

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

Datum Raadsdocument: 18 oktober 2004

Nr Raadsdocument: 13681/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004) 654 final

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.o.m. SZW, EZ, FIN, BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Vervoer, Transport, Telecommunicatie en Energieraad

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Doel van het voorstel is de markt voor havendiensten te liberaliseren, de financiële transparantie in de havens te vergroten en te komen tot gelijke voorwaarden voor concurrentie tussen de havens (level playing field). Het voorstel is een aangepaste versie van het eerdere conciliatiedocument dat in december 2003 door het Europese Parlement is verworpen. Het voorliggende voorstel stelt havendiensten (slepen, aanmeren, sjoeren, laden/lossen, op-/overslag, intra-terminal transport, passagiersdiensten) vergunningplichtig. Dit heeft als mogelijk gevolg dat bestaande vergunningen en contracten opengebroken moeten worden. Voor loodsdiensten geldt een apart regiem. Daarnaast stelt de richtlijn eisen aan de toelating tot havendiensten en staat afhandeling van lading door eigen personeel van een rederij (zelfafhandeling) onder bepaalde voorwaarden toe. Ook worden eisen gesteld aan de boekhouding (principe van gescheiden boekhouding) van de dienstverleners en havenbeheerders, wordt een periodieke rapportage ingesteld omtrent de financiële relaties tussen overheden, havenbeheerders en verleners van havendiensten, en wordt een richtsnoer voor staatssteun in de havens toegezegd.

Rechtsbasis van het voorstel: Artikel 80, lid 2 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie

Instelling nieuw Comitologie-comité: N.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. Nederland deelt de uitgangspunten van liberalisering van havendiensten en transparantie van havenfinanciering. Alleen door een regeling op Gemeenschapsniveau kan worden gegarandeerd dat de havens in deze gelijke concurrentievoorwaarden hebben.

Proportionaliteit: in beginsel positief, om liberalisering en financiële transparantie op Europees niveau te bereiken is een richtlijn vereist. Echter, het voorstel in de huidige vorm leidt nationaal tot ongewenste administratieve lasten (openbreken van concessies, juridische procedures).

Consequenties voor de EU-begroting: Geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

In huidige vorm leidt het voorstel tot een sterke toename van administratieve lasten voor havenbeheerders, dienstverleners en rechtelijke macht, door het openbreken van bestaande concessies, het bepalen van compensatiebedragen en de te verwachten juridische procedures. Kwantificering is

nog onmogelijk omdat door de onheldere bepalingen onduidelijk is hoeveel bestaande concessies zullen moeten worden opengebroken en hoeveel processen hieruit voort zullen komen. Naar verwachting zal dit tot veel onzekerheid leiden, en daarmee tot verminderde bereidheid tot investeren en mogelijk zelfs tot hogere (in plaats van lagere) kosten voor de gebruikers van havendiensten.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): Implementatie vereist nieuwe wetgeving; rapportage (na 5 jaar) van maatregelen genomen om de effectiviteit van loodsdiensten te verbeteren; en rapportage (driejaarlijks) van financiële relaties tussen overheid, havenbeheerders en havendienstverleners. Tevens heeft de richtlijn consequenties voor gemeenten en provincies gezien hun rol in havenbeheer: de havenbeheerder zal het nieuwe concessiesysteem moeten gaan invoeren en bestaande concessies openbreken en opnieuw tenderen.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Implementatie 18 maanden, inwerkingtreding 12 maanden (18+12). Verlenging van implementatietermijn tot 24 maanden heeft de voorkeur.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Het uitgangspunt is, dat het voorstel effectief en werkbaar moet zijn en niet mag leiden tot onnodige administratieve lastendruk. De invulling van het huidige voorstel strookt niet met dit uitgangspunt. Tegelijkertijd staat Nederland positief tegenover de gedachte, de markt voor havendiensten verder te liberaliseren binnen de maatschappelijke randvoorwaarden die het voorstel noemt, de financiële transparantie te vergroten en te komen tot gelijke voorwaarden voor concurrentie tussen de havens (level playing field).