

5.2.17 vedtage foranstaltninger, som sikrer disse regioner en bæredygtig udvikling, især inden for beskyttelse af biodiversiteten, Natura 2000-nettet og affaldsforvaltning;

5.2.18 bruge sin fantasi ved fastlæggelsen af særlige mekanismer og procedurer for fjernregionerne, så de ikke får for ringe del i det store indre markeds fordele, f.eks. ved at støtte anvendelse af vedvarende energi og adgang til bredbåndsnet;

5.2.19 garantere fortsat anvendelse af differentierede skatteordninger for regionerne i den yderste periferi

som nødvendige instrumenter for disse regioners økonomiske udvikling;

5.2.20 overveje fjernregionernes aktive deltagelse i forhandlingerne af aftalerne om økonomisk partnerskab EU-AVS og bane vej for etablering af en kanal for en permanent løbende dialog mellem regionale myndigheder — og/eller disses nationale myndigheder — og de regionale organer, som EU forhandler aftalerne med, for at sikre større effektivitet, komplementaritet og sammenhæng i aftalerne om økonomisk partnerskab.

Bruxelles, den 13. juli 2005

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om adgang til markedet for havnetjenester«**

KOM(2004) 654 endelig — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 2. december 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Daniel Retureau til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 19. maj 2005.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 419. plenarforsamling af 13.-14. juli 2005, mødet den 13. juli, følgende udtalelse med 91 stemmer for, 49 imod og 17 hverken for eller imod:

## 1. Indledning

1.1 Efter grønbogen om søhavne og skibsfartsinfrastruktur fra 1997, og mens hvidbogen om den fælles transportpolitik stadig var under udarbejdelse, understregede Kommissionen i sit første direktivforslag om markedsadgang for havnetjenester fra 2001, at nøgleelementerne i havnepakken var følgende:

— integration af skibsfarten i TEN-T kategorien,

— regulering af adgangen til havnetjenester,

— offentlig finansiering af søhavne og havneinfrastrukturer.

1.2 Elementerne i havnepakken blev i øvrigt videreudviklet i det første forslag til direktiv om det andet nøgleelement i problematikken omkring markedsadgang<sup>(1)</sup>, som nu er blevet forkastet af Parlamentet under tredjebehandlingen.

1.3 Kommissionen har nu som den eneste institution med initiativret taget spørgsmålet op igen med et nyt forslag til direktiv<sup>(2)</sup> om adgang til markedet for havnetjenester, da den anser det for sin ret og pligt i henhold til EF-traktaten at lovgive på dette område.

1.4 Den slår fast lige fra starten, at grundideen, de centrale principper og mål, som blev fastlagt i den første meddelelse fra 2001, forbliver uændrede, men at visse ændringsforslag er taget med i betragtning, fordi de forbedrer det oprindelige forslag.

---

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 35 endelig.

<sup>(2)</sup> KOM(2004) 654 endelig af 13. oktober 2004.

1.5 Det er her på sin plads at minde om nogle af hovedårsagerne til, at det første forslag faldt til jorden, før indholdet og rækkevidden af de ændringer, der er indføjet i det nye direktivforslag, gennemgås.

- Der blev stillet spørgsmålstegn ved selve behovet for et sådant direktiv.
- Der blev for EØSU's <sup>(3)</sup> vedkommende rettet kritik allerede mod grønbogen fra 1997 og senere mod direktivforslaget fra 2001, fordi der ikke var taget ordentlig hensyn til havnesektorens sociale dimension.
- Sikkerheds- og miljøbeskyttelseskravene samt begrebet tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (artikel 86 i EF-traktaten) var heller ikke blevet tilgodeset i tilstrækkeligt omfang.
- Lodsning burde holdes ude fra direktivets anvendelsesområde (Parlamentets ordfører foreslog også at udelukke stevedoring, men det blev ikke bakket op af et flertal i Parlamentets udvalg).
- Der blev rejst megen kritik af bestemmelserne om selvserVICERING — såvel principielt som indholdsmæssigt — og om stevedoring, især på grund af det tekniske krav om mindst to tjenesteleverandører pr. havn, som oven i købet gav anledning til en europæisk havnearbejderstrejke.
- Tilladelsernes varighed var meget omdiskuteret, og det samme gjaldt kompensationen fra nye tjenesteleverandører til dem, de afløser. Man ville undgå at bremse investeringerne også henimod tilladelsernes udløb og beskytte tjenesteleverandørernes økonomiske interesser.
- Åbningen af sektoren for flest mulige leverandører blev kritiseret med henvisning til investeringernes økonomiske effektivitet og rentabilitet i forhold til markedets reelle størrelse og andre hensyn såsom overholdelse af havnenes udviklingsstrategi og specialisering.

## 2. Kommissionens nye direktivforslag

2.1 Det foreliggende forslag indeholder en meget velarguementeret begrundelse og en lang række betragtninger. Kommissionen understreger, at det genfremsætter sit oprindelige forslag fra 2001 dog under hensyntagen til sit eget ændrede forslag fra 2002 og Rådets fælles holdning samt de tekster, som var resultatet af forligsproceduren efter Parlamentets andenbehandling.

<sup>(3)</sup> EØSU's udtalelse om Kommissionens »Grønbog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur«, EFT C 407 af 28.12.1998, s. 92.

2.2 Begrundelserne for et initiativ på europæisk plan er først og fremmest følgende:

- Traktatens fire grundlæggende friheder,
- Rådets anmodninger,
- det stigende transportbehov (hvidbogen fra 2001) og nødvendigheden af at overføre en stor del af denne vækst til skibsfarten,
- behovet for færdiggørelse af det indre marked og for en gennemsigtig konkurrence inden for og mellem havnene på grundlag af harmoniserede regler,
- skabelse af arbejdspladser og overholdelse af arbejdstagernes sociale rettigheder.

2.3 Men grundideen, de oprindelige principper og en lang række punkter er forblevet uændrede i forhold til det første forslag fra 2001.

2.4 Nærmere bestemt er der ingen ændringer for så vidt angår:

- Anvendelsesområde,
- kriterier for udstedelse af tilladelser,
- lodsning, der betragtes som en kommerciel tjeneste,
- kravet om gennemskuelighed i havneforvaltningens regnskaber (dette punkt blev til forskel fra de øvrige ikke kritiseret, og det er allerede omfattet af et direktiv om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser og af retningslinierne for statsstøtte).

2.5 De vigtigste nye elementer i Kommissionens nye forslag er følgende:

- SelvserVICERING i forbindelse med godshåndterings- og passagerserviceydelser kan udføres af landbaseret personale og på visse betingelser også af mandskabet om bord;
- det kræver tilladelse at drive virksomhed på markedet for havnetjenester, og det samme gælder selvserVICERING. Eksisterende tjenesteleverandører skal inden for et »rimeligt tidsrum« indhente en ny tilladelse for at være i overensstemmelse med direktivets regler, idet der dog skal tages hensyn til eksisterende tjenesteleverandørers legitime forventninger i højst et år efter sidste frist for gennemførelsen af direktivet;
- det generelle princip er at give adgang for flest mulige leverandører til markedet for de bredt definerede havnetjenester, og begrænsning af deres antal skal være undtagelsen (artikel 9);
- endelig afhænger tilladelsernes varighed af de investeringer, tjenesteleverandørerne foretager, og af de regler, der gælder for nedskrivning af mobile eller faste aktiver;
- spørgsmålet om konkurrence mellem havne behandles i henhold til direktivet om gennemskuelighed i økonomiske forbindelser (artikel 16) og direktivet om statsstøtteretningslinier (artikel 17).

### 3. Indledende kommentarer

3.1 En række søhavne ejes og/eller drives af offentlige myndigheder (kommuner og andre lokale eller regionale myndigheder, offentlige organer osv.). Forvaltningsorganerne er således helt eller delvis underlagt regler om offentlig regnskabsførelse og fører adskilte regnskaber. Søhavnenes praksis og regnskaber bør være underlagt de nationale konkurrencemyndigheder og i givet fald medlemsstaternes regionale eller nationale revisionsinstanser, og rapporterne fra disse kontrolorganer skal indgives til Kommissionens GD for konkurrence.

3.2 I de seneste år er udviklingen i de gamle medlemslande og i de fleste nye gået i retning af en privatisering af søhavnene. Mange havne drives nu som aktieselskaber.

3.3 De største havne i Europa ligger ved Nordsøen og Den Engelske Kanal. Godsmængden og antallet af containere, der håndteres, varierer meget alt efter, hvilket europæisk hav havnene ligger ved. Direktivforslagets anvendelsesområde omfatter havne, som håndterer godsmængder strækkende sig fra 1,5 millioner tons og helt op til flere hundrede millioner tons og for containernes vedkommende kan det dreje sig om flere millioner om året (f.eks. Rotterdam, Antwerpen). EØSU mener, at man ved at anvende ens regler på søhavne, som er vidt forskellige mht. størrelse, aktiviteter, ejerforhold og drift, risikerer at forfejle målet og ikke opfylde de berørte havnes reelle behov. Konkurrence mellem havnene har længe været en realitet. Man bør i denne forbindelse gøre sig overvejelser vedrørende subsidier og proportionalitet.

3.4 Mange havne stiller deres egne infrastrukturer og basale tjenester til rådighed for skibsfarten og mener ikke, at deres kompetence indskrænker sig til forvaltning og vedligeholdelse af havnens sø- og landområde og af kajerne. Det kan tænkes, at udbuddet af visse tjenester skal opfylde kravene om tilgodeselse af den almene interesse, tilstræbe finansiel balance i havnemyndighedens samlede budget eller sikre et overskud, som kan fordeles mellem de private havnes aktionærer. Forbuddet mod »krydssubsidiering« ville svække havnenes investeringskapacitet.

3.5 EØSU beklager, at der ikke tages hensyn til den store udvikling, der er sket siden grønbogen og den første havnepakke, og opfordrer Kommissionen til at revidere sit forslag i lyset af en objektiv konsekvensanalyse, som tager de europæiske havnes nuværende situation og deres uomtvistelige internationale konkurrenceevne med i betragtning. EØSU noterer, at Kommissionen under den høring, som EØSU afholdt den 31. januar 2005, bebudede en undersøgelse, som ville blive offentliggjort henimod slutningen af juni måned 2005. Da der ikke er nedsat et kompetent udvalg for social dialog, bør arbejdsmarkedets parter efter EØSU's mening også høres. Forslaget bør revideres gennemgribende for at tage hensyn til de normale lovgivningsprocedurer (især medinddragelse og

høring, konsekvensanalyser). Det andet forslag er faktisk fulgt hurtigt efter det første uden tilstrækkelige forberedelser.

3.6 En havn er en kompliceret logistisk platform, som er forbundet med et bagland af varierende geografisk udstrækning og økonomisk betydning — regionalt, nationalt og internationalt — og med indlandsskibsfart, jernbaner, motorveje, rørledninger og cabotage. Den må udforme strategier, som tilgodeser udviklingen i det geografiske område, som er økonomisk afhængig af den, beskæftigelsen i det pågældende område og de aktuelle og fremtidige økonomiske behov. EØSU går ind for at fremme intermodalitet og derigennem styrke skibsfarten, især cabotageejlads, men i sin nuværende form omhandler direktivforslagets bestemmelser ikke udtrykkeligt dette behov.

3.7 Handelshavnenes rolle — hvad enten de er specialiserede eller ej, offentlige eller private — består ikke kun i at stille grundlæggende udstyr til rådighed (adgangsveje, bassiner, kajer og plads på land) i form af en multimodal platform. Den rolle, de spiller mht. fysisk planlægning, arealanvendelse og infrastrukturudvikling, bør også honoreres økonomisk. Desuden skal de træde til på områder, hvor private operatører måtte komme til kort, for at sikre, at platformen kan vedblive med at fungere.

3.8 Havnenes udviklingsprojekter og specialiseringer må respekteres. Det bør — rent bortset fra pladsproblemerne og de begrænsede adgangsforhold — være muligt at begrænse antallet af tjenesteleverandører af hensyn til den økonomiske effektivitet og rentabilitet for tjenesteleverandørerne, driftssikkerheden, havneforvaltningen, miljømæssige og sociale garantier samt beskæftigelsen. Dette er først og fremmest et subsidieringsanliggende. En skærpet konkurrence kan føre til en spredning af ressourcer og kompetencer, som vil være til skade for havnens brugere.

3.9 EØSU erkender, at Kommissionens nye forslag giver havnemyndighederne større råderum til at sætte grænser for antallet af operatører inden for hver enkelt tjenstekategori, afhængigt af havnens karakter og de lokale forhold.

3.10 Koncessioner og tilladelser, som de kompetente myndigheder udsteder til tjenesteleverandørerne, og de kommercielle aftaler, der indgås mellem myndighederne og leverandørerne, skal dække en periode, som står mål med arten og omfanget af de investeringer, leverandørerne skal foretage for at opfylde bestemmelserne i koncessionerne, tilladelserne eller aftalerne, således at der bliver tilstrækkelig tid til afskrivninger og forrentning af den investerede kapital (f.eks. 10 år, hvis der ikke er foretaget betydelige investeringer, 15 år, når der er foretaget betydelige investeringer i mobile aktiver og uddannelse, og 45 år, når der er tale om betydelige investeringer i faste og mobile aktiver).

3.11 De rettigheder og driftsvilkår, som gælder for havnetoperatører, der har indgået kontrakter om leje af havneterræner eller opnået tilladelse til at levere havnetjenester, bør ikke blive berørt af direktivets ikrafttræden, for det ville sætte havnemyndighedernes kontraktmæssige forpligtelser ud af kraft, hvilket staten i givet fald måtte påtage sig ansvaret for.

3.12 EØSU noterer, at ændringerne vedrørende lasthåndtering og lodsning ikke imødekommer de forventninger, som EØSU, flere medlemsstater og Parlamentet allerede har tilkendegivet <sup>(4)</sup>.

3.13 Antallet af jobs i havnetjenesterne afhænger ikke — som Kommissionen anfører — af antallet af tjenesteleverandører, men af den reelle trafik i havnen og/eller af diversificeringen af tjenester. Der bliver ikke flere jobs, fordi der kommer flere tjenesteleverandører til. Det er alene væksten i trafikken og fremkomsten af utraditionelle tjenester, som kan skabe nye jobs.

3.14 Bestemmelserne om lasthåndtering og selvservicering, som foreslås for motorveje til søs og nærskibsfart i det indre marked, vil være et grundstød mod de fleste landes kollektive overenskomster, som ifølge direktivforslaget i visse tilfælde ville kunne opfattes som stridende mod EU's konkurrenceret, også selvom de i henhold til social- og arbejdsretten er gyldige på nationalt og internationalt plan. Domstolen anerkender, at det af hensyn til overholdelsen af kollektive aftaler kan være nødvendigt at begrænse anvendelsen af konkurrenceretten. På internationalt plan er der mange medlemsstater, som har ratificeret ILO's maritime konventioner om havnearbejde <sup>(5)</sup>, arbejdsvilkår og sikkerhed i forbindelse med havnearbejde. EØSU bemærker, at de foranstaltninger, som Kommissionen foreslår, ikke tager hensyn til disse bestemmelser, som er et resultat af trepartsforhandlinger.

3.15 Hvad angår havnetjenester, lægger EØSU vægt på øget konkurrence samt på tjenestens kvalitet, sikkerhed og kontinuitet. Hvis en leverandør af havnetjenester får mulighed for at udføre selvservicering, opstår der ulige konkurrencevilkår mellem de bestående leverandører og selvserviceyderne. Havnetjenesteleverandørerne har etableret sig i havnene via privatisering eller konkurrence og investeret i suprastruktur og infrastruktur. Derimod kan selvserviceyderne komme ind på markedet for havnetjenester uden nogen form for konkurrence eller investeringsforpligtelser og til forskel fra havneleverandørerne gratis benytte de faciliteter, som andre har opbygget, og uden nogen tidsbegrænsning udøve deres aktiviteter. Havne er områder med stor ulykkesrisiko, og derfor er overholdelse af og

kontrol med skærpede krav til arbejdsbeskyttelse nødvendig her. Hvis der gives tilladelse til selvservicering, må man påregne et højere ulykkestal. Skønt direktivforslaget fremstilles som et socialt fremskridt, vil dets bestemmelser blive opfattet som et slag i ansigtet på havnearbejderne, som frygter, at anerkendte, kvalificerede jobs til tarifløn vil blive erstattet med usikre jobs og individuelle kontrakter, og medføre tab af sociale og lønmæssige garantier, hvis tjenesteleverandørerne påtvinges konkurrence. De frygter også, at selvservicering vil vælte flere arbejdsopgaver over på besætningerne og øge risikoen for arbejdsulykker på et tidspunkt, hvor bemanningen ofte er nedskåret til et minimum. Selvservicering vil også give kaptajnerne et endnu større ansvar og yderligere forpligtelser.

3.16 EØSU mener ikke, at lodsning uden videre kan sidestilles med en kommerciel tjenesteydelse; den kræver komplekse tekniske kvalifikationer og kendskab til lokale forhold, der i mange tilfælde er under stadig forvandling, og som skal udnyttes for at garantere sikkerheden for transporten, befolkningen i området og miljøet afhængigt af det gods, der transporteres. Der er altså tale om en tjeneste af almen interesse, som ikke er af rent kommerciel art, skønt den ofte varetages af private virksomheder under havnemyndighedernes kontrol, og den bør derfor holdes ude fra anvendelsesområdet. Dette forhindrer ikke havnene i at give kaptajner med erfaring og lokalkendskab tilladelse til selv at føre deres skib ind til kajen uden lods, således som det allerede er tilfældet i dag. Men man må huske på, at mange skibe transporterer stoffer, som udgør en sikkerhedsrisiko for andre skibe, havnefaciliteter, personalet i havnene og befolkningen omkring havnene.

3.17 EØSU noterer, at havnene henhører under den respektive stats overhøjhed, som direktivet ikke må trænge sig ind på; visse funktioner (bidrag til bekæmpelse af terrorisme, organiseret kriminalitet og illegal indvandring, som ofte påtvinger havnene udgifter og investeringer) kan uddelegeres til havnemyndigheden.

3.18 De nye bestemmelser om tilladelser er selvindlysende og fornuftige, skønt der i kontraktspecifikationerne bør tages hensyn til lokale forhold og særtræk. Der kan ikke rejses indvendinger mod principperne og gennemskuelighed og adskilte regnskaber. EØSU anerkender, at de nødvendigvis skal overholdes i medfør af direktivet om »gennemsigthed«.

3.19 I direktivet bør det konkret defineres, hvilke krav leverandører af havnetjenester skal opfylde for at opnå en forlængelse af en tilladelse efter 8, 12 eller 30 år.

<sup>(4)</sup> EØSU's udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester«, EFT C 48 af 21.2.2002, s. 122.

<sup>(5)</sup> Især konvention nr. 137, som en lang række af EU's skibsfartsnationer har ratificeret. Heri omhandles et centralt register med henblik på registrering af havnearbejderne i de enkelte havne og prioriteret adgang for disse til at udføre havnearbejde.

3.20 Endelig ser det ud til, at hovedsigtet med forslaget er at reducere havnetjenesternes omkostninger. EØSU mener dog, at overholdelse af sikkerheds- og miljønormer og sociale rettigheder også er af betydning, hvis man vil sikre velfungerende havnesystemer til gavn for økonomien i transporten og dens sikkerhed og pålidelighed.

3.21 De vidt forskellige situationer, regler og praksis på nationalt og lokalt plan samt forvaltningsorganernes og de offentlige myndigheders forpligtelser indebærer, at de nye regler fuldt ud må tage højde for de særlige forhold, der gør sig gældende i hver enkelt havn. De enkelte havne tilpasser sig løbende og fungerer på de vilkår, der egner sig bedst for dem i den givne lokale kontekst. Hvis man forsøger at harmonisere driftsvilkårene, kan det få en negativ indvirkning på havnenes aktiviteter og deres normale drift.

3.22 Subsidiaritet i den foreslåede lovgivning og lokal sammenhæng i politikkerne for havneudvikling er efter EØSU's mening at foretrække frem for direktivforslagets ensartede bestemmelser. Der findes store forskelle mellem havnene, hvad angår størrelse og type. Overdreven konkurrence mellem tjenesteleverandørerne i en given havn kan resultere i overinvestering og spild af ressourcer og give bagslag på det sociale område.

3.23 EØSU mener, at de nationale antitrust- og revisionsmyndigheder under henvisning til principperne om subsidiaritet og proportionalitet kunne bemyndiges til at gribe ind, hvis en havnemyndighed koncentrerer havnetjenester under sin kontrol, uden at økonomiske hensyn eller kravene til offentlig tjeneste taler herfor, eller hvis de ikke overholder principperne om gennemsækelighed og adskilte regnskaber. EU bør kun i undtagelsestilfælde gribe ind på konkurrence- og statsstøtteområdet, f.eks. hvis de nationale konkurrencemyndigheder og regionale eller nationale revisionsinstanser ikke udøver deres kontrol på tilfredsstillende vis i henhold til gældende fællesskabsret.

3.24 På baggrund af Kommissionens nuværende praksis på statsstøtteområdet rejser spørgsmålet sig, om det er de lokale eller nationale skatteydere, som skal bære omkostningerne ved visse adgangs- og driftsforbedringer (opmudring, anlæg af kanaler og bassiner).

3.25 Lokalsamfundene skal kun betale skat til formål af almen interesse, men ikke for at sænke omkostningerne udelukkende for (nationale og internationale) brugerne af søhavnene, herunder mange store foretagender. Definitionen af almen interesse er et anliggende for demokratiet — ikke for markedet.

#### 4. Konklusioner

4.1 Et meget mindre detaljeret rammedirektiv med tilstrækkelig plads til subsidiaritet synes at være at foretrække frem for direktivforslaget i den foreliggende form. En henvisning til den relevante lovgivning om gennemsigtighed eller offentlige kontrakter, der finder anvendelse, skulle være tilstrækkelig, i stedet for at specificere i detaljer, hvorledes den finder anvendelse på havnetjenesterne. En EU-ramme bør ikke rokke ved den forrettighed, som havnenes forvaltningsorganer har til at værne om de almene interesser under deres myndighed.

4.1.1 Et sådant rammedirektiv bør ikke få nogen som helst indvirkning på medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henseende til den nationale lovgivning på det sociale og arbejdsmarkedsmæssige område, folkesundhed og miljø, sikkerhed og offentlig orden eller tjenester af almen interesse, og det bør ikke indvirke på de kollektive overenskomster, der indgås under overholdelse af gældende national ret. Det bør også tage hensyn til medlemsstaternes internationale forpligtelser, såsom ILO's maritime konventioner.

4.1.2 EØSU kan kun beklage, at direktivforslaget ikke indeholder nogen konsekvensanalyse, hvilket strider mod den indsats for bedre lovgivning, som Kommissionen har engageret sig i siden hvidbogen om nye styreformer. Ethvert lovgivningsforslag, der er omfattet af den fælles beslutningstagning, bør ledsages af en sådan analyse samt information om de høringer, der er foretaget især af arbejdsmarkedets parter.

Bruxelles, den 13. juli 2005

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

## BILAG

**til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse**

Følgende ændringsforslag, som fik over en fjerdedel af det afgivne stemmer, blev forkastet under forhandlingerne.

**Punkt 1.5**

Ændres som følger:

Det er her på sin plads at minde om nogle af hovedårsagerne til, at det første forslag faldt til jorden ved behandlingen i Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, før indholdet og rækkevidden af de ændringer, der er indføjet i det nye direktivforslag, gennemgås.

**Begrundelse**

For klarhedens skyld bør det nævnes, hvor forslaget faldt til jorden. Det er vanskeligt at se ud fra de foregående punkter, som handler om Rådet og Parlamentet.

**Afstemningsresultat**

For: 42

Imod: 63

Hverken for eller imod: 3

**Punkt 3.1, tredje punktum**

Ændres

*»Uden at gribe ind i Kommissionens beføjelser bør søhavnenes ~~Søhavnens~~ praksis og regnskaber ~~bør~~ være underlagt...«.*

**Begrundelse**

Den foreslåede procedure må ikke tilsidesætte Kommissionens allerede eksisterende beføjelser.

**Afstemningsresultat**

For: 54

Imod: 71

Hverken for eller imod: 5

**Punkt 3.1**

Hele punktet flyttes hen mellem punkt 3.17 og 3.18, og nummereringen i punkt 3 ændres tilsvarende.

**Begrundelse**

Som indledende bemærkning er punktet for teknisk. Det passer bedre ind i forbindelse med ovennævnte punkter, der handler om finanser og regnskaber.

**Afstemningsresultat**

For: 50

Imod: 74

Hverken for eller imod: 10

**Punkt 3.4**

Sidste punktum slettes:

»Mange havne stiller deres egne infrastrukturer og basale tjenester til rådighed for skibsfarten og mener ikke, at deres kompetence indskrænker sig til forvaltning og vedligeholdelse af havnens sø- og landområde og af kajerne. Det kan tænkes, at udbuddet af visse tjenester skal opfylde kravene om tilgodeseeelse af den almene interesse, tilstræbe finansiel balance i havnemyndighedens samlede budget eller sikre et overskud, som kan fordeles mellem de private havnes aktionærer. ~~Forbuddet mod krydssubsidiering ville svække havnenes investeringskapacitet.~~«

**Begrundelse**

En rimelig konkurrence mellem havne tillader ikke krydssubsidiering, som lægger et røgslør over de minimumskostpriser, som skal lægges til grund, og dermed hindrer transparens.

**Afstemmingsresultat**

For: 61

Imod: 80

Hverken for eller imod: 6

**Punkt 3.6**

Sidste punktum udgår

En havn er en kompliceret logistisk platform, som er forbundet med et bagland af varierende geografisk udstrækning og økonomisk betydning — regionalt, nationalt og internationalt — og med landbaserede kommunikationsforbindelser. Den må udforme strategier, som tilgodeser udviklingen i det geografiske område, som er økonomisk afhængig af den, beskæftigelsen i det pågældende område og de aktuelle og fremtidige økonomiske behov. ~~EØSU går ind for at fremme intermodalitet og derigennem styrke skibsfarten, især cabotagesejlads, men i sin nuværende form omhandler direktivforslagets bestemmelser ikke udtrykkeligt dette behov.~~

**Begrundelse**

Størstedelen af baglandet er ikke tilgængeligt ad søvejen. Alene af den grund er det ikke fornuftigt at nævne, at det er en prioritet eller absolut nødvendigt (O.a. disse ord bruges i den hollandske version). Det ville i så fald være mere berettiget at slå til lyd for det samme for inlands-skibsfarten. I øvrigt indgår fremme af cabotage allerede i bl.a. Motorways of the sea-programmet.

**Afstemmingsresultat**

For: 59

Imod: 83

Hverken for eller imod: 9

**Punkt 3.17**

Udgår

~~EØSU noterer, at havnene henhører under den respektive stats overhøjhed, som direktivet ikke må trænge sig ind på; visse funktioner (bidrag til bekæmpelse af terrorisme, organiseret kriminalitet og illegal indvandring, som ofte påtvinger havnene udgifter og investeringer) kan uddelegeres til havnemyndigheden.~~

**Begrundelse**

Kommissionens forslag omtaler allerede dette udførligt. I punktet lægges der imidlertid også op til, at havnene ved uddelegering, uden godtgørelse fra statens side, ikke behøver vælte disse udgifter over på kunderne, hvilket resulterer i unfair konkurrence i forholdet til andre havne.

**Afstemmingsresultat**

For: 55

Imod: 84

Hverken for eller imod: 13

**Punkt 3.23 og 3.24**

Disse punkter udgår.

- ~~3.23 På baggrund af Kommissionens nuværende praksis på statsstøtteområdet rejser spørgsmålet sig, om det er de lokale eller nationale skatteydere, som skal bære omkostningerne ved visse adgangs- og driftsforbedringer (opmudring, anlæg af kanaler og bassiner).~~
- ~~3.24 Lokalsamfundene skal kun betale skat til formål af almen interesse, men ikke for at sænke omkostningerne udelukkende for (nationale og internationale) brugere af søhavnene, herunder mange store foretagender. Definitionen af almen interesse er et anliggende for demokratiet — ikke for markedet.~~

**Begrundelse**

Havnemyndighedernes omkostninger til havnene bør væltes over på brugerne eller på havnenes egne interessenter. Disse punkter synes at lægge op til, at den almene interesse giver carte blanche til at undlade at gøre dette.

**Afstemningsresultat**

For: 55

Imod: 82

Hverken for eller imod: 17

**Nyt punkt 3.25**

»Med henblik på at det allerede fra første færd kan konstateres, om fremtidige havneinvesteringer er forenelige med EU-lovgivningen, opfordrer EØSU Kommissionen til uafhængigt af sit direktivforslag straks at fremlægge forslag til EU-retningslinjer for statsfinansiering af havne og fastlægge, hvilke former for havnefinansiering der er forenelige med det indre marked. Dette blev allerede behandlet på høringen den 31. januar 2005.«

**Begrundelse**

Fremgår af begyndelsen af teksten.

**Afstemningsresultat**

For: 59

Imod: 85

Hverken for eller imod: 14

**Punkt 4.1 ændres som følger:**

»Selv om EØSU går ind for, at transportrelaterede havnetjenester liberaliseres i lighed med de andre transporttjenester, mener det, at et ~~Et~~ meget mindre detaljeret rammedirektiv med tilstrækkelig plads til subsidiaritet ~~er synes at være~~ at foretrække frem for direktivforslaget i den foreliggende form. En henvisning til den relevante lovgivning om gennemsigtighed eller offentlige kontrakter, der finder anvendelse, skulle være tilstrækkelig, i stedet for at specificere i detaljer, hvorledes den finder anvendelse på havnetjenesterne. En EU-ramme bør ikke røkke ved den forrettighed, som havnenes forvaltningsorganer har til at værne om de almene interesser under deres myndighed, hvilket imidlertid ikke må gå ud over vilkårene for fair konkurrence og gennemsigtighed.«

**Begrundelse**

Der var enighed herom i studiegruppen, og dette forslag viser klart i hvilken kontekst, vores bemærkninger og konklusioner skal læses. Hensynet til den almene interesse er ikke nogen carte blanche til at hindre gennemførelsen af disse to grundlæggende EU-principper.

**Afstemningsresultat**

For: 61

Imod: 86

Hverken for eller imod: 12