

**Regionsudvalgets udtalelse om »En europæisk havnepolitik«**

(2008/C 172/06)

## REGIONSUDVALGET

- fremhæver havnenes store betydning for den økonomiske og samfundsmæssige udvikling samt for konkurrenceevnen og Europas velstand generelt, ikke blot for kystregionerne;
- konstaterer, at de europæiske havne er kendetegnet ved stor mangfoldighed og er overbevist om, at forskellige strukturer er med til at skabe den mest effektive infrastruktur;
- fremhæver, at havneforvaltning logisk set foregår på regionalt og lokalt niveau og bifalder derfor, at det er Kommissionens hensigt at afholde sig fra at ensrette de forskellige forvaltningsstrukturer i EU's havne gennem indgreb udefra;
- understreger, at det ikke blot er de enkelte havne, der konkurrerer med hinanden, men at der er tale om en konkurrence mellem hele transportkæder;
- mener, at de til 2008 annoncerede retningslinjer for statsstøtte er et velegnet instrument til at præcisere EF-traktaten på havneområdet, således at konkurrencen i havnesektoren fortsat kan foregå på fair og effektiv vis;
- konstaterer, at der endnu ikke eksisterer et reelt indre marked for søtransport i Europa og bifalder en forenkling af forvaltningsprocedurerne, fremskridtene i moderniseringen af toldvæsenet samt Kommissionens initiativ til at oprette et europæisk søtransportområde uden barrierer, der planlægges fremlagt i 2008;
- kræver, at udvikling af og støtte til »Clean-Ship-« og »Clean-Port-«-projekter fortsættes og mener, at det er nødvendigt, at indsatsen for at reducere skibes drivhusgasemissioner, f.eks. gennem strømforsyning på land, først og fremmest finder sted på internationalt plan, så de europæiske havne ikke forfordes i den globale konkurrence

**Ordfører:** Rolf HARLINGHAUSEN (DE/PPE), Medlem af Europa-udvalget i Hamburgs parlament

**Basisdokument**

Meddelelse fra Kommissionen: »Meddelelse om en europæisk havnepolitik«

KOM(2007) 616 endelig

**I. Politiske anbefalinger**

*Principielt*

REGIONSUDVALGET

1. takker Kommissionen for meddelelsen om den fremtidige europæiske havnepolitik, der er resultatet af en omfangsrig analyse- og høringsproces fra maj 2006 til juni 2007, hvor forskellige aspekter af den europæiske havnepolitik blev behandlet i seks tematiske workshops med deltagelse af alle berørte parter;

2. ser Kommissionens meddelelse som en opfølgning på den tidligere meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet »Bedre tjenesteydelseskvalitet i søhavne: En nøgle til europæisk transport — Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester« (KOM(2001) 35 endelig), som Regionsudvalget kom med en udtalelse til den 20. september 2001 (CdR 161/2001 fin) samt »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om adgang til markedet for havnetjenester« (KOM(2004) 654 endelig), som Regionsudvalget afgav udtalelse om den 13. april 2005 (CdR 485/2004 fin);

3. har den opfattelse, at meddelelsen hænger nøje sammen med andre relevante emner, særligt den europæiske havpolitik og den europæiske transportpolitik, og henviser til sin initiativ-udtalelse af 12. oktober 2005 om »EU's havpolitik: bæredygtig udvikling — en udfordring for de lokale og regionale myndigheder« (CdR 84/2005 fin), sin udtalelse af 13. februar 2007 om »En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havnene« (CdR 258/2006 fin) samt sin udtalelse af 14. februar 2007 »Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken« (CdR 119/2006 fin);

4. fremhæver, at udformning og gennemførelse af den fremtidige europæiske havnepolitik må tage udgangspunkt i nærheds- og proportionalitetsprincippet;

*Vedrørende meddelelsen generelt*

REGIONSUDVALGET

5. fremhæver havnenes store betydning for den økonomiske og samfundsmæssige udvikling samt for konkurrenceevnen og Europas velstand generelt, ikke blot for kystregionerne. Havne, søtransport og den dermed forbundne logistik udgør en af de største vækstbrancher i Europa. 90 % af EU's handel med tredjelande afvikles gennem havnene. Med hensyn til samhandlen inden for EU afskibes 40 % af denne via havnene. Derudover rejser over 200 millioner passagerer i EU hvert år ad søvejen;

6. mener, at en europæisk havnepolitik i lige så høj grad må tage højde for disse aspekter som for den tiltagende globalisering og den nye situation i form af en udvidet union. Af stor betydning for en bæredygtig og afbalanceret vækst samt succes for Europas regioner er også klima- og miljøbeskyttelse samt borgernes sundhed;

7. konstaterer, at de europæiske havne er kendetegnet ved stor mangfoldighed og er overbevist om, at forskellige strukturer er med til at skabe den mest effektive infrastruktur;

8. anser det derfor for positivt, at meddelelsen og de deri annoncerede yderligere tiltag, efter Europa-Parlamentets afvisning af de to direktivforslag om adgang til markedet for havnetjenester, som også Regionsudvalget forholdt sig kritisk til, hovedsageligt baserer sig på ikke-forpligtende bestemmelser (soft law) og ikke på nye retsakter, hvilket resulterer i, at der bedre kan tages højde for de forskellige strukturer;

9. glæder sig over, at Kommissionen i meddelelsen har benyttet lejligheden til at se på en lang række emner i en bredere kontekst i stedet for, som i direktivforslagene, hovedsageligt at koncentrere sig om emnet adgang til markedet for havnetjenester;

10. bifalder de foreslåede foranstaltninger til en præcisering af den relevante lovgivning. I den forbindelse må foranstaltningerne tjene til en yderligere forbedring af den effektive konkurrence og den frie markedsadgang. Regionsudvalget konstaterer i den sammenhæng, at konkurrencen mange steder i EU mellem og i de europæiske havne allerede er skarp og effektiv;

11. understreger, at det ikke blot er de enkelte havne, der konkurrerer med hinanden, men at der er tale om en konkurrence mellem hele transportkæder. Dette må der tages højde for ved udarbejdelsen af bestemmelser vedrørende delområdet havne, idet sådanne regler virker ind på logistikken for hele transportkæden til og fra oplandet;

12. mener, at de fællesskabsforanstaltninger, der kan have indvirkning på trafikstrømmene som f.eks. politikken for de transeuropæiske transportnet eller retningslinjerne vedrørende anvendelsen af fællesskabslovgivningen inden for miljø eller udvikling af havnesektoren, skal tage hensyn til kravene om opretholdelse af et stabilt investeringsklima og et gunstigt socialt/arbejdsmarkedsmaessigt miljø i havnene, bæredygtig udvikling af havnene, ensartet anvendelse af bestemmelserne i traktaten og samråd med de nationale, regionale og lokale myndigheder;

*Vedrørende havnenes effektivitet og deres forbindelser med oplandet*

## REGIONSUDVALGET

13. er stort set enig i Kommissionens analyse vedrørende en øget kapacitet i havnene og går ind for, at der i højere grad sættes på effektivitetsstigninger frem for en udbygning af infrastrukturen, men kræver, at der udvikles strategier til fremme af intermodalitet og multimodalitet, der tager højde for de forskellige regionale særpræg, og understreger, at en mere rationel fordeling af trafikken i Europa må opnås på markedet inden for en global politisk ramme;

14. påpeger dog også, at begrebet »havne«, dvs. forbindelser mellem åbent hav og indlandet, også bør omfatte adgangen til havne (dvs. isbrydning og opmudring for at holde sejlrendre åbne);

*Vedrørende en miljøvenlig udbygning af kapaciteten*

## REGIONSUDVALGET

15. ser nødvendigheden af, at havnene udvikles under hensyntagen til miljøkriterier samt interesser og behov hos indbyggerne i havnebyer;

16. støtter derfor Kommissionens planer om at offentliggøre retningslinjer for anvendelsen og fortolkningen af miljøregler på havneudviklingsområdet. I den forbindelse er det nødvendigt igen at inddrage havnesektoren, men også de regionale og lokale myndigheder, der har ansvaret for udvikling af havnene, i en høringsproces. Foranstaltninger til henholdsvis havneudvikling og miljøbeskyttelse må koordineres og afbalanceres;

17. bifalder de planlagte tiltag til affalds- og sedimentstyring og støtter Kommissionens ønske om at sikre håndhævelsen af relevant EU-lovgivning herom i alle medlemsstater;

18. støtter Kommissionens ambition om at sænke emissionerne i havnene, men fremhæver i den forbindelse den vigtige rolle, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) spiller, og slår til lyd for internationale aftaler i stedet for en europæisk enegang, der vil skade EU's globale konkurrenceevne, men mener imidlertid, at EU bør handle på egen hånd, hvis ikke IMO inden for en rimelig tidsfrist fremlægger konkrete løsningsforslag;

*Vedrørende modernisering*

## REGIONSUDVALGET

19. konstaterer, at der endnu ikke eksisterer et reelt indre marked for søtransport i Europa og bifalder en forenkling af forvaltningsprocedurerne, fremskridtene i moderniseringen af toldvæsenet samt Kommissionens initiativ til at oprette et europæisk søtransportområde uden barrierer, der planlægges fremlagt i 2008;

20. gør dog opmærksom på de praktiske problemer, der er forbundet med realiseringen af en grænseløs søtransport og anbefaler, at der foretages en grundig analyse af status quo, inden der iværksættes nye foranstaltninger;

*Vedrørende lige konkurrencevilkår for alle — klare forhold for investorer, operatører og brugere*

## REGIONSUDVALGET

21. fremhæver, at havneforvaltning logisk set foregår på regionalt og lokalt niveau og bifalder derfor, at det er Kommissio-

nens hensigt at afholde sig fra at ensrette de forskellige forvaltningsstrukturer i EU's havne gennem indgreb udefra;

22. mener, at de til 2008 annoncerede retningslinjer for statsstøtte er et velegnet instrument til at præcisere EF-traktaten på havneområdet, således at konkurrencen i havnesektoren fortsat kan foregå på fair og effektiv vis;

23. bifalder i den forbindelse også, at bestemmelserne om gennemsigtighed i direktiv 2006/111/EF udvides til at gælde for alle havne uanset størrelse og årsomsætning;

24. noterer sig meddelelsens konstatering af, at EF-Domstolens retspraksis skal betragtes som gældende ved tildelingen af koncessioner, og at der ved tildeling af koncessioner, der ikke falder under lovgivningen om offentlige kontrakter, skal gennemføres en gennemskuelig udvælgelsesprocedure. Regionsudvalget mener, at der her fortsat er et behov for at præcisere havnemyndighedernes rolle og deres muligheder for på passende vis at fremme regionale interesser og havneudvikling;

25. er bekymret for, at en ufleksibel håndtering af de foreslåede foranstaltninger vil resultere i manglende retssikkerhed eller en svækkelse af investeringslysten hos de eksisterende operatører, hvilket kan svække Europas konkurrenceevne;

26. går ud fra, at havnene fortsat vil have mulighed for at gennemføre nødvendige moderniserings-, udvidelses- eller ændringstiltag inden for rammerne af en effektiv havneudvikling uden at skulle gennemføre udvælgelsesprocedurer;

27. mener, at der er behov for en yderligere præcisering af arbejdstageres rettigheder i tilfælde af virksomhedsovertagelser, særligt når det nævnte direktiv 2001/23/EF ikke finder anvendelse;

28. konstaterer, at teknisk-nautiske tjenesteydelser (i form af lodsning, bugsering og fortøjningstjenester) betragtes som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, og derfor er underlagt artikel 86, 87 og 88 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. I henhold hertil og til nærhedsprincippet påhviler det medlemsstaterne at udpege deres tjenesteydelser af almen økonomisk interesse i henhold til afgørelsen af 28. november 2005. Hvis medlemsstaten beslutter, at en virksomhed er ansvarlig for en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse, kan denne virksomhed opnå kompensation for offentlig tjeneste, hvis de indtægter, den har af driften af tjenesteydelsen af almen økonomisk interesse, er utilstrækkelige til at dække omkostningerne. Kompensationen kan ikke overstige de faktiske omkostninger og et rimeligt overskud. Regionsudvalget minder i den forbindelse ligeledes om, at omkostningerne ved teknisk-nautiske tjenester, som er absolut nødvendige for at garantere navigationsikkerheden i havneområder, udgør en meget lille andel af de samlede transportomkostninger, og tilbageviser således forslaget om at fremme en prisnedsættelse for disse tjenester for at gøre søtransporten mere attraktiv;

29. mener, at der med hensyn til lodsning og de dermed forbundne sikkerhedsspørgsmål, der hører under de lokale og regionale myndigheders ansvarsområde, fortsat er behov for en præcisering;

30. er enig med Kommissionen i dennes vurdering af de såkaldte pool-enheder for arbejdstagere og understreger disses betydning for ansættelsen og uddannelsen af havnearbejdere i overensstemmelse med gældende EU-regler, særligt på områderne etableringsfrihed og fri udveksling af tjenesteydelser;

31. bifalder definitionen af begrebet »havneafgifter« og deres begrænsning til generel infrastruktur og kræver i den sammenhæng en differentieret præcisering vedrørende anvendelsen af havneafgifter i de annoncerede retningslinjer for støttetildeling med henblik på at forhindre en konkurrenceskadelig krydssubsidiering;

32. konstaterer, at der allerede eksisterer stor gennemsligtighed for havneafgifternes vedkommende og mener derfor ikke, at det er nødvendigt at regulere området yderligere;

33. bifalder, at Kommissionen har til hensigt at se nærmere på konkurrencen mellem europæiske havne og havne i tredjelande samt støtte berørte havne, idet mange af disse havne ikke kun befinder sig i en vanskelig situation pga. deres perifere geografiske beliggenhed, men ligeledes pga. den skærpede konkurrence med tredjelande;

34. finder det bekymrende, at den 100 % scanning af alle containere med USA som bestemmelsessted, som kræves i henhold til »US Safe Port Act« (2006) og »House Resolution No. 1« (2007), dels er næsten umulig at gennemføre for de europæiske havne, dels vil medføre enorme omkostninger, og opfordrer derfor Kommissionen til at forhandle med de amerikanske myndigheder om en praktisk gennemførlig løsning;

#### *Vedrørende en struktureret dialog mellem havne og byer*

##### REGIONSUDVALGET

35. bifalder, at Kommissionen har til hensigt at forbedre havnenes image og deres integration i byerne. Havne har i mange regioner en betydning, der rækker langt videre end til erhvervsliv og beskæftigelse. De præger ofte bybilledet og spiller en væsentlig rolle i udviklingen af en by eller en region;

36. kræver derfor en innovativ tilgang, der bygger videre på havnebyernes potentiale inden for kultur, turisme og fritidsliv, og foreslår at iværksætte forskningsprojekter og regionalt samarbejde, der skal være med til at skabe et overblik over fremtidige udviklingstendenser;

37. bifalder Kommissionens planlagte tiltag til at skabe øget offentlig opmærksomhed, men mener, at der i den forbindelse er et problem i forhold til gældende krav om havnesikring og beskyttelse mod terrorisme og kriminalitet;

38. mener, at der fortsat er et behov for at se nærmere på konsekvenserne af de planlagte adgangskort til flere formål;

#### *Vedrørende arbejdspladser i havnene*

##### REGIONSUDVALGET

39. finder, at en europæisk havnepolitik også må tage hensyn til beskæftigelsesdimensionen med henblik på at sikre og skabe kvalificerede arbejdspladser;

40. bifalder derfor Kommissionens planer om at fremme den sociale dialog på europæisk niveau. Dette må ske i et tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter. Gode og sikre arbejdsvilkår samt en løbende forbedring af havnearbejdernes uddannelse og efteruddannelse, f.eks. gennem en standardiseret brug af simulatorer, er afgørende faktorer for en positiv og bæredygtig videreudvikling af havnene og deres regioner;

41. understreger, at Europa kun kan klare sig i den globale konkurrence, hvis man er mere innovativ end gennemsnittet samt kvalitativt bedre end andre regioner, og fremhæver, at akademisk uddannelse og faglig videreuddannelse har afgørende betydning, hvis dette mål skal nås;

42. er bekymret over, at antallet af arbejdsulykker i havne og på skibe stadig er højt. Regionsudvalget gør opmærksom på, at de lokale og regionale myndigheder spiller en vigtig rolle for håndhævelsen af sundheds- og arbejdsmiljøbestemmelser i havnene.

## II. Konklusioner og krav

### REGIONSUDVALGET

43. beklager forsinkelserne i udbygningen af infrastruktur til det europæiske transportnet (TEN) og er fortalende for, at Kommissionen i højere grad oplyser medlemsstaterne og de lokale og regionale myndigheder om de foreliggende finansieringsmuligheder for hermed at støtte deres indsats for at udbygge kapacitet og infrastruktur vedrørende landadgang til havneanlæg (forbindelser til baglandet) samt adgang til havne fra havet (forbindelsen fra havnen til skibsruterne) samt opbygge distributionslogistiknet;

44. mener, at det er påkrævet, at fremtidige regler for støttetildeling til motorveje til søs formelt tager højde for, at regionerne involveres, og pålægger i den forbindelse for en generel forenkling af proceduren, hvilket i højere grad vil være i virksomhedernes interesse og kan bidrage til en større udbredelse og accept af den miljøvenlige søtransport;

45. foreslår, at instrumenterne i den fysiske planlægning og den integrerede kystforvaltning fremover anvendes mere intensivt i planlægningen af adgangsveje fra henholdsvis land- og søsiden;

46. kræver en hurtig offentliggørelse af retningslinjerne for støtte efter høring af medlemsstater, regioner og de berørte aktører;

47. slår til lyd for økonomiske incitamenter, der kan sikre passende havneinfrastruktur og tilstrækkelig søtransport til ømråder og fjernliggende kystegne for at fremme en bæredygtig udvikling i disse egne, minimere de faktorer, som indvirker negativt på erhvervsaktiviteterne, og garantere lige adgang til de store europæiske markeder;

48. understreger, at det er nødvendigt at bekæmpe luftforurening og klimaændringer. Også havne og søtransport må involveres i denne indsats, f.eks. ved hjælp af en hurtig omstilling til rene skibsbrændstoffer samt en hurtig gennemførelse af IMO's regler for behandling af skibes ballastvand;

49. kræver, at udvikling af og støtte til »Clean-Ship« og »Clean-Port«-projekter fortsættes og mener, at det er nødvendigt, at indsatsen for at reducere skibes drivhusgasemissioner, f.eks. gennem strømforsyning på land, først og fremmest finder sted på internationalt plan, så de europæiske havne ikke forfordes i den globale konkurrence, subsidiært finder sted på europæisk plan, således at livskvaliteten for befolkningen i havnebyerne kan forbedres hurtigst muligt;

50. mener, at det er nødvendigt, at offentligheden i højere grad end hidtil bliver gjort opmærksom på havne og haves store betydning for økonomisk vækst og beskæftigelse i Europa. Denne opgave bør i vidt omfang overlades til medlemsstater, regioner og havne;

51. afventer med stor interesse Kommissionens planlagte foranstaltninger til udarbejdelse af EU's integrerede havpolitik i 2008, og måden hvorpå havnene indarbejdes i disse;

52. anerkender, at det under hensyntagen til subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet er nødvendigt at træffe en lang række foranstaltninger på EU-niveau med henblik på at tage højde for alle aspekter i havnepolitikken. Regionsudvalget frygter imidlertid, at det ikke vil være muligt at gennemføre alle foranstaltningerne inden for den fastsatte tidsfrist og savner derfor en klar prioritering af de enkelte foranstaltninger;

53. foreslår, at Kommissionen ved vedtagelsen af de planlagte foranstaltninger også tager hensyn til eksistensen af små havne med et lokalt og regionalt opland, som udfører aktiviteter, der ikke overvejende er af kommerciel karakter, men er af afgørende

betydning for lokalbefolkningen, og som kun råder over begrænsede ressourcer, såvel økonomiske som menneskelige, til at gennemføre de retningslinier og bestemmelser, som EU-institutionerne fastlægger. Regionsudvalget foreslår endvidere, at EU's retsinstrumenter tilpasses de omfattede havnes forskellige kapacitet og omsætning for ikke at sætte deres rentabilitet over styr;

54. kræver derfor, at viften af foranstaltninger gennemarbejdes med henblik på at strukturere tiltagene med udgangspunkt i en prioritering af de mål, der er tilknyttet de forskellige foranstaltninger, den forventede kompetencefordeling ifølge subsidiaritetsprincippet og den planlagte tidshorisont;

55. tilbyder at samarbejde og hjælpe til med at udarbejde forslag til en prioritering af de nævnte foranstaltninger og den fremtidige havnepolitik og vil gerne informeres løbende om udviklingen på dette politikområde;

56. anbefaler etableringen af en struktur, der muliggør en regelmæssig høring af alle berørte parter, så resultaterne af denne proces kan indgå i den videre udvikling af den europæiske havnepolitik på en måde der forebygger konflikter og sikrer en udveksling af bedste praksis, og henviser i den forbindelse også til muligheden for at støtte lokale og regionale instanser og på den måde opnå en høj accept;

57. anmoder Kommissionen om at fremlægge en midtvejsevaluering af gennemførelsen af den europæiske havnepolitik inden den 31. december 2009, herunder et forslag til foranstaltninger til fjernelse af flaskehalse mellem havne og deres opland.

Bruxelles, den 9. april 2008

Luc VAN DEN BRANDE  
Formand for  
Regionsudvalget

---