



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 3 July 2013

11866/13

**Interinstitutional File:
2013/0157 (COD)**

**TRANS 367
MAR 87
FIN 402
INST 361
PARLNAT 164**

COVER NOTE

from: Swedish Parliament
date of receipt: 1 July 2013
to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND
OF THE COUNCIL establishing a framework on market access to port
services and financial transparency of ports
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and
Proportionality¹
doc. 10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234 + ADD 1-5
COM(2013) 296 final

Delegations will find annexed a copy of the above-mentioned letter.

¹ Translation(s) of the opinion may be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>

Trafikutskottets utlåtande
2012/13:TU21



Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar

Sammanfattning

Utskottet prövar i detta utlåtande EU-kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296).

Enligt utskottets uppfattning är förslaget i dess nuvarande skick inte förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet föreslår därför att riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen. Utskottet anser att det är tveksamt om en reglering behövs och att det, om en reglering bör införas, vore lämpligare med ett direktiv. Vidare anser utskottet att förslaget i vissa delar är olämpligt såsom när det gäller införande av gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter. Utskottet anser också att det är oklart vad som menas med att delegera akter om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och liknande.

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Förslagets huvudsakliga innehåll	4
Utskottets prövning	6
Subsidiaritetsprincipens tillämpning i detta ärende	6
Utskottets ställningstagande	7
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över prövade dokument	8
<i>Bilaga 2</i>	
Motiverat yttrande från Sveriges riksdag	9

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Subsidiaritetsprövning av EU-kommissionens förslag till förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar

Riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som anges i bilaga 2.

Utskottet föreslår att ärendet avgörs efter endast en bordläggning.

Stockholm den 25 juni 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Riksdagen har fått möjlighet att lämna ett motiverat yttrande över kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296). Kammaren hänvisade den 4 juni 2013 kommissionens förslag till trafikutskottet. Fristen för att avge ett motiverat yttrande går ut den 30 juli 2013.

Trafikutskottet beslutade den 4 juni att inhämta regeringens bedömning av förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen. Näringsdepartementet redovisade sin bedömning i en promemoria den 18 juni 2013.

Förslagets huvudsakliga innehåll

Kommissionen framhåller att många hamnar är utsatta för svag konkurrens, att exklusiva eller specifika rättigheter kan leda till marknadsmissbruk och att användarna i vissa hamnar belastas med en alltför stor administrativ börda på grund av bristande samordning mellan hamnarna. Kommissionen har därför tagit fram ett förslag som syftar till att bidra till ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) som fungerar på ett mer effektivt, sammanhängande och hållbart sätt genom inrättandet av en ram som förbättrar samtliga hamnars resultat. Det påpekas i förslaget att 96 procent av all last och 93 procent av alla passagerare transiteras genom de 319 kusthamnar som tas upp i kommissionens förslag.

I förslaget fastställs en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster samt gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter. Hamntjänsteleverantörerna föreslås få tillträde till hamnanläggningar i den utsträckning som krävs för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. Hamnledningen ska i sin tur få kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller vissa minimikrav. Hamnledningen föreslås få begränsa antalet leverantörer av utrymmesbrist eller på grund av skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Medlemsstaterna ska få fatta beslut om att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter för att t.ex. säkerställa att tjänsten är tillgänglig utan avbrott under årets alla dagar och att samtliga användare har tillgång till tjänsten.

De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning som får offentliga medel ska enligt kommissionen på ett öppet sätt kunna avläsas i räkenskaper. Vidare föreslås att hamnledningen ska ta ut en infrastrukturavgift som ska återspegla konkurrensvillkoren på den berörda marknaden och stå i samklang med reglerna om statligt stöd. Hamninfrastrukturavgifterna föreslås kunna variera antingen utifrån affärsmetoder

som bygger på användningsfrekvens, främjandet av en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporter-
nas miljö-, energi- och koldioxidvinster. Kommissionen föreslår också att den ska få befogenhet att, vid behov, anta delegerade akter om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och typer av insatser enligt vilka infrastrukturavgifterna kan variera samt gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter.

Medlemsstaterna ska enligt förslaget också säkerställa att ett oberoende tillsynsorgan övervakar tillämpningen av förordningen och hanterar tvister och klagomål som uppkommer med anledning av förordningen.

Utskottets prövning

Subsidiaritetsprincipen regleras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. Enligt denna ska unionen, på de områden där den inte har exklusiv befogenhet, vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Enligt Lissabonfördragets protokoll om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna ska Europeiska kommissionen, Europaparlamentet och rådet översända sina utkast till lagstiftningsakter till de nationella parlamenten för att dessa ska kunna ta ställning till om förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen. Riksdagen ska i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen pröva om lagstiftningsakten strider mot denna princip.

Om ett nationellt parlamentet anser att förslaget strider mot den aktuella principen har det rätt att lämna ett s.k. motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande. Ett sådant yttrande ska lämnas inom åtta veckor från den dag då ett förslag finns på EU:s samtliga officiella språk.

Subsidiaritetsprincipens tillämpning i detta ärende

Kommissionen betonar att även hamnar omfattas av målen för en inre marknad inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Kommissionen pekar också på att den övervägande delen av den sjöfartshandel som genomförs i TEN-T-hamnar är resultatet av handel mellan medlemsstaterna eller på internationell nivå. Kommissionen anger att åtgärder som vidtas av en enskild medlemsstat inte kan garantera lika konkurrensvillkor inom EU:s inre marknad, och att medlemsstaten inte heller kan vidta åtgärder för att förbättra resultaten i hamnar som ligger inom samma transeuropeiska korridor men i andra medlemsstater.

Kommissionen erkänner hamnsektorns specifika förutsättningar och långa lokala historia och kultur, men framhåller att det föreslagna initiativet är förenligt med den inre marknaden med avseende på nätverkseffekterna och hamnsektorns internationella dimension.

Proportionaliteten säkerställs enligt kommissionen genom att den föreslagna förordningen endast omfattar TEN-T-hamnar vilket innebär att inga onödiga bestämmelser införs för mycket små hamnar som inte spelar någon betydande roll inom det europeiska transportsystemet. Kommissionen påminner också om att TEN-T-hamnar är berättigade till EU-finansiering.

Näringsdepartementet delar inte kommissionens bedömning när det gäller subsidiaritetsprincipen. Näringsdepartementet anser att det är oklart vad som menas med att delegera akter om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och liknande och anger vidare som sin åsikt att gemensamma avgifter för hamninfrastruktur inte bör införas.

Näringsdepartementet bedömer vidare att det är tveksamt om en reglering över huvud taget bör införas och att det, om en reglering är lämplig, är tveksamt om förordningsformatet är den bästa formen.

Utskottets ställningstagande

Den övervägande delen av den sjöfartshandel som genomförs i TEN-T-hamnar är resultatet av handel mellan medlemsstater eller på internationell nivå. Åtgärder som vidtas av en enskild medlemsstat kan inte garantera lika konkurrensvillkor inom EU:s inre marknad. Utskottet har förståelse för motiven för förslaget och anser att det är viktigt att utveckla och effektivisera transeuropeiska transportnät. Vidare anser utskottet att det är positivt att öka insynen i hamnfinansieringen för att på så vis undvika snedvriden konkurrens och för att se till att fördelningen av offentliga medel redovisas på ett transparent sätt.

Enligt utskottet är förslaget dock i sin nuvarande lydelse inte förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Utskottet delar inte kommissionens uppfattning att gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter ska införas. Vidare anser utskottet att det bl.a. är oklart vad som menas med att delegera akter om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och liknande.

Utskottet ställer sig även avvaktande till om denna typ av regleringar ska användas för att få bättre effektivitet i det europeiska hamnsystemet och ifrågasätter lämpligheten med att över huvud taget införa en reglering. Om en reglering trots allt bör införas är det utskottets åsikt att det är lämpligare med ett direktiv än en förordning.

BILAGA 1

Förteckning över prövade dokument

Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296)

Motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Den övervägande delen av den sjöfartshandel som genomförs i TEN-T-hamnar är resultatet av handel mellan medlemsstater eller på internationell nivå. Åtgärder som vidtas av en enskild medlemsstat kan inte garantera lika konkurrensvillkor inom EU:s inre marknad. Riksdagen har förståelse för motiven för förslaget och anser att det är viktigt att utveckla och effektivisera transeuropeiska transportnät. Vidare anser riksdagen att det är positivt att öka insynen i hamnfinansieringen för att på så vis undvika snedvriden konkurrens och för att se till att fördelning av offentliga medel redovisas på ett transparent sätt.

Enligt riksdagen är förslaget dock i sin nuvarande lydelse inte förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Riksdagen delar inte kommissionens uppfattning att gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter ska införas. Vidare anser riksdagen att det bl.a. råder oklarheter rörande vad som menas med att delegera akter om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och liknande.

Riksdagen ställer sig vidare avvaktande till om denna typ av regleringar ska användas för att få bättre effektivitet i det europeiska hamnsystemet och ifrågasätter lämpligheten med att överhuvudtaget införa en reglering. För det fall en reglering trots allt bör införas är det riksdagens åsikt att en sådan är lämpligare att genomföra i direktivform än i förordningsform.