



Bryssel den 28.11.2013
C(2013) 8305 final

Herr talman,

Kommissionen vill tacka Sveriges riksdag för dess motiverade yttrande om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och finansiell insyn i hamnar {KOM(2013) 296 final}.

Kommissionen noterar att mer än hälften av hamnarnas transittrafik har betydelse både för EU och internationellt. EU:s lagstiftare har erkänt hamnar som en del av det transeuropeiska transportnätet. Hamnarna spelar en mycket stor roll för närsjöfartens attraktionskraft och har därför avgörande betydelse för utvecklingen av medlemsstaternas varuutbyte på den inre marknaden i vissa gränsöverskridande regioner, som den kring Östersjön. Hamnarna konkurrerar dessutom över EU:s gränser. Det är därför logiskt att utveckla EU:s hamnpolitik och en gemensam ram som ska bidra till att förbättra hamnarnas effektivitet och skapa konkurrens på lika villkor mellan hamnar i olika medlemsstater. Därför har denna utveckling tagits med i den andra inremarknadsakten och godkänts av Europeiska rådet i mars 2013 som en del av EU:s tillväxtstrategi.

Kommissionens förslag är endast tillämplig för kusthamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och som därmed har rätt till EU:s samfinansiering inom Fonden för ett sammanlänkat Europa och strukturfonderna.

Kommissionens utkast till förordning syftar till att försäkra sig om att alla TEN-T-hamnar tillämpar grundläggande regler som säkerställer finansiell insyn vad gäller utnyttjandet av offentliga medel. Därför införs i kapitel III i utkastet till förordning två allmänna krav:

- Skyldighet att bokföra enligt etablerade redovisningsstandarder (artikel 12).
- Skyldighet att säkerställa att hamninfrastrukturernas avgifter fastställs enligt varje hamns handels- och investeringsstrategi på ett öppet och icke-diskriminerande sätt (artikel 14).

Förslaget fastställer därför inget enhetligt avgiftssystem för alla TEN-T-hamnar, utan försöker i stället se till att varje TEN-T-hamn kan fastställa sitt eget system för infrastrukturavgifter efter behov.

Vad gäller de föreslagna delegerade befogenheterna i artikel 14.5 är huvudmålet att fastställa gemensamma fartygs- och bränsleklassificeringar som kan användas av hamnar som vill främja miljöanpassade sjötransporter genom att tillämpa differentierade infrastrukturavgifter. Därför behöver fartygsägare få konsekventa prissignaler i olika medlemsländer, och den nuvarande ökningen av sådana klassificeringar undergräver deras

Per Westerberg
Riksdagens talman
SE – 100 12 STOCKHOLM

vilja att investera i renare fartyg. Syftet är därför att underlätta harmoniseringen av befintliga klassificeringar och anpassa dessa i så stor utsträckning som möjligt till internationella klassifikationssystem, i stället för att skapa nya standarder.

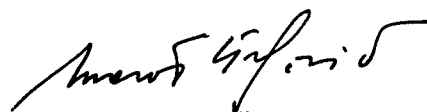
Huvudsyftet med de befogenheter som delegeras till kommissionen är därför kopplade till tekniska fartygsstandarder och ska inte inkräkta på hamnarnas avgiftssystem.

Vad gäller val av regleringsform har kommissionen föreslagit en förordning snarare än ett direktiv, eftersom ett av förslaget främsta mål är att trygga rättvisa villkor vilket kräver att man inför få men viktiga bestämmelser på ett enhetligt vis. Det är mer sannolikt att en förordning som är direkt tillämplig i sin helhet kommer att uppmuntra ett mer enhetligt genomförande, vilket bidrar till harmoniserade konkurrensvillkor och en tydligare rättslig ram för berörda intressenter. Väl medveten om hamnsystemens variationsrikedom har kommissionen haft för avsikt att utarbeta förordningens bestämmelser på ett sådant sätt som ger utrymme för nödvändig flexibilitet för både medlemsstaterna och hamnledningarna, för att de ska ha möjlighet att införa de styrningsmodeller för hamnarna som de finner lämpligast.

Till sist vill kommissionen påminna om att förslaget antagande och genomförande också krävs för att garantera ett smidigt och framgångsrikt genomförande av de nya riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) och för det finansiella instrumentet "Fonden för ett sammankopplat Europa" från och med 2014.

Kommissionen hoppas att dessa klargöranden svarar på de frågor som Sveriges riksdag tagit upp och ser fram emot att fortsätta vår politiska dialog.

Med vänlig hälsning



Maroš Šefčovič
Vice ordförande