

Vergaderjaar 2012–2013

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

33 677

EU-voorstel: Verordening betreffende een raamwerk voor markttoegang voor havendiensten en financiële transparantie van havens COM (2013) 296

Nr. 1644 HERDRUK¹

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2013

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij tien fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling groene infrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 1635)

Fiche 2: Mededeling deelname van de EU aan de wereldtentoonstelling 2015 in Milaan (Kamerstuk 22 112, nr. 1636)

Fiche 3: Mededeling wetgevingspakket voor gezondere dieren en planten en een veiligere voedselketen (Kamerstuk 22 112, nr. 1637)

Fiche 4: Diergezondheidsverordening (Kamerstuk 22 112, nr. 1638)

Fiche 5: Verordening teeltmateriaal (Kamerstuk 22 112, nr. 1639)

Fiche 6: Controleverordening levensmiddelen- en diervoeder, dierenwelzijn, plantgezondheid, teeltmateriaal en gewasbeschermingsmiddelen. (Kamerstuk 22 112, nr. 1640)

Fiche 7: Verordening beschermende maatregelen tegen plaagorganismen bij Planten (Kamerstuk 22 112, nr. 1641)

Fiche 8: Richtlijn inzake toegankelijkheid van betaaldiensten (Kamerstuk 22 112, nr. 1642)

Fiche 9: Verslag EU-burgerschap 2013 en overzicht «vordering op weg naar een echt EU-burgerschap 2011–2013» (Kamerstuk 22 112, nr. 1643)

Fiche 10: Verordening markttoegang havendiensten en financiële transparantie van havens

De minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

¹ I.v.m. het toevoegen van een tweede Kamerstuktitel

Fiche: Verordening markttoegang havendiensten en financiële transparantie havens

1. Algemene gegevens

Titel voorstel:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en van de Raad ter vaststelling van een kader voor toegang tot de markt voor havendiensten en financiële transparantie van havens.

Datum ontvangst Commissiedocument:

23 mei 2013

Nr. Commissiedocument:

COM(2013) 296

Prelex:

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202670

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board:

SWD(2013) 181

Behandelingstraject Raad:

Transportraad.

Eerstverantwoordelijk ministerie:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) *Rechtsbasis*

Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), artikel 100, lid 2.

b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement*

Raad: gekwalificeerde meerderheid. EP: medebeslissing.

Rapporteur en Commissie in EP zijn nog niet vastgesteld.

c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

De Commissie wordt gemachtigd (gedelegeerde bevoegdheid voor onbepaalde tijd) om nadere regels te stellen over de differentiatie van havengeld ter bevordering van milieu vriendelijke scheepvaart en short sea shipping.

De Commissie kan (volgens Verordening EU 182/2011, artikel 5) nadere regelingen treffen met betrekking tot de informatie uitwisseling van nationale toezichthouders.

2. Samenvatting BNC-fiche

Het voorstel betreft een EU verordening, stelt een kader vast voor de toegang tot de markt voor havendiensten (loodsen, slepen, afmeren, terminaldiensten (deels), bunkeren, inname afvalstoffen en baggeren) en stelt regels vast voor de financiële transparantie van het havenbeheer. De verordening is van toepassing op alle TEN-T havens (vrijwel alle Nederlandse zeehavens hebben die status), bepaalt de rol van de havenbeheerder ten aanzien van de dienstverlening in de zeehaven en regelt globaal het overleg tussen alle betrokkenen, alsmede het onafhankelijke toezicht. Krachtens artikel 100 VWEU is de EU medebevoegd ten aanzien van de zeehavens. De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Elk voor zich zijn de lidstaten onvoldoende in staat het grote belang van de zeehavens voor de Europese economie te behartigen. De proportionaliteit wordt positief beoordeeld met enkele kanttekeningen. Hoewel een

verordening als zodanig een «zwaar» instrument is, is deze verordening inhoudelijk als «light touch» te beschouwen. De voorgeschreven financiële transparantie is een goede eerste stap in de richting van effectieve aanpak op Europees niveau van de voor de Nederlandse zeehavens zo nadelige staatssteun, die in andere EU lidstaten gebruikelijk is. Overigens is de markt voor havendiensten in Nederland vergaand geliberaliseerd. De verordening laat globaal beschouwd voldoende ruimte voor continuering daarvan. Onzeker is of deze verordening overal in Europa het effect zal sorteren, daar waar dat effect (liberalisering van de markt) het meest gewenst is. Nederland onderschrijft belangrijke elementen van het voorstel; amendering op onderdelen (commerciële vrijheid van het havenbeheer en het voorgeschreven toezicht) is voorwaarde voor uiteindelijke instemming.

3. Samenvatting voorstel

• Inhoud voorstel

De verordening heeft betrekking op alle havens van het Trans-Europese Netwerk voor transport (TEN-T; samen goed voor meer dan 90% van de aan- en afvoer over zee) en is van toepassing op havenbeheer, loodsen, slepen, afmeren, bunkeren, inname afvalstoffen, baggeren en terminal diensten (goederen en passagiers). De verordening stelt een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en eist transparante havenfinanciering. Met de verordening wordt het beginsel van vrijheid van dienstverlening van toepassing verklaard op de dienstverlening in havens, met uitzondering van terminaldiensten. De havenbeheerder mag kwaliteitseisen stellen aan de dienstverlener en mag het aantal verleners van een specifieke dienst alleen beperken op grond van ruimtegebrek en in geval van toekenning van een «openbare dienst verplichting». In geval van beperking op grond van ruimtegebrek is een openbare selectieprocedure voorgeschreven naar het voorbeeld van de Concessierichtlijn, die momenteel in onderhandeling is. Voor de toekenning van «openbare dienst verplichting» moeten lidstaten een bevoegd gezag aanwijzen (kan ook de havenbeheerder zijn). Het bevoegde gezag mag een havendienst ook zelf aanbieden of laten aanbieden (interne dienstverlener). De financiële relatie tussen overheid en havenbeheerder en tussen algemeen havenbeheer en commerciële dienstverlening door de havenbeheerder moet transparant zijn. De tarieven van interne dienstverleners en dienstverleners in een beperkte markt, voor zover die niet via een openbare procedure zijn geselecteerd, moeten transparant en non-discriminatoir worden vastgesteld en moeten in overeenstemming zijn met de economische waarde van de bewezen dienst. Havenbeheerders moeten een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur vragen. Zij zijn vrij om structuur en niveau van deze vergoeding zelf te bepalen, binnen het kader van de staatssteunregels. Structuur en niveau dienen voor alle gebruikers te gelden. De Europese Commissie wordt gemachtigd om nadere regels te stellen aan tarief differentiatie ter bevordering van milieuvriendelijke scheepvaart. De havenbeheerder moet een adviescommissie van havengebruikers instellen en deze jaarlijks consulteren. Lidstaten moeten een onafhankelijke toezichthouder benoemen die klachten in behandeling neemt en die bevoegd is daarvoor informatie in te winnen bij havenbeheerders, dienstverleners en havengebruikers. De nationale toezichthouders moeten informatie uitwisselen om te komen tot een uniforme implementatie van deze verordening. Lidstaten moeten sancties op overtreding van de bepalingen van deze verordening vaststellen en ervoor te zorgen dat deze worden uitgevoerd. Het thema arbeidsmarkt in zeehavens wordt vooralsnog overgelaten aan een te voeren sociale dialoog. De verordening tast de toepassing van sociale en arbeidswetten van de lidstaten niet aan.

• *Impact assessment Commissie*

De verordening zou kosten besparingen opleveren (€ 10 miljard tot 2030) en bijdragen aan de ontwikkeling van short sea shipping, reductie van de congestie op de weg en aan het scheppen van banen. De verordening zou niet leiden tot een significante verandering van de administratieve lasten in zeehavens. Introductie van de vrijheid van dienstverlening zou de administratieve lasten in havens juist verminderen, terwijl de consultatie van havengebruikers en in enkele gevallen het prijstoezicht extra administratieve inspanningen met zich mee kunnen brengen. De verordening zou door het wegnemen van belemmeringen indirect bijdragen aan vereenvoudiging. Verdere vereenvoudigingen en vermindering van administratieve lasten voor Unie goederen die over zee worden vervoerd mogen worden verwacht van Blue Belt, een Europees project ten behoeve van een Europese maritieme ruimte voor transport over zee zonder hindernissen.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *Bevoegdheid*

VWEU, artikel 100. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

b) *Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Subsidiariteit. De subsidiariteit wordt positief beoordeeld. Gelet op de artikelen 58, 90 en 100 VWEU moeten ook havens bijdragen aan de doelstellingen van de interne markt c.q. het Europese Transportbeleid. Het overgrote deel van de aan- en afvoer over zee van de EU vindt plaats via TEN-T havens. Veel vervoer via de zeehavens betreft short sea vervoer (kustvaart). Lidstaten alleen kunnen niet zorgen voor een level playing field. Ook kunnen zij niet alleen zorgen voor de verbetering van het functioneren van havens die aan dezelfde TEN-T corridor liggen, maar in verschillende lidstaten. Deze overwegingen brengen de EC tot de conclusie dat de voorgestelde Havenverordening in lijn is met het subsidiariteitsbeginsel.

Nederland zou voor andere prioriteiten hebben gekozen (EC concentreert zich voornamelijk op eerlijke concurrentie tussen havens, lidstaten concentreren zich vooral op liberalisering van de markt voor havendiensten binnen havens) maar steunt de verankering van de vrijheid van dienstverlening in zeehavens in het Europese recht en onderschrijft de conclusie van de EC, dat de zeehavens in belangrijke mate ook een gemeenschappelijk belang dienen, dat de lidstaten afzonderlijk niet volledig kunnen behartigen. Nederland onderschrijft belangrijke onderdelen van het in de verordening gegeven kader (met name transparantie van havenfinanciering; richtsnoeren staatssteun ontbreken echter vooralsnog).

Proportionaliteit. De proportionaliteit wordt positief beoordeeld met enkele kanttekeningen. De verordening betreft alleen TEN-T havens. Kleine havens worden dus niet belast met de verplichtingen van de verordening. Daar tegenover staat dat TEN-T havens het overgrote merendeel van de goederen- en passagiersstromen verwerken. Zij zijn essentieel voor het internationale en intra-Europese verkeer en dus voor de Europese interne markt en de samenhang binnen de EU. Daarenboven kunnen TEN-T havens profiteren van medefinanciering door de EU. De scope van de verordening is niet verder beperkt tot 83 havens op het TEN-T kernnetwerk om verstoring van de concurrentie tussen deze havens en de 236 havens op het uitgebreide TEN-T netwerk te voorkomen. Deze overwegingen brengen de EC tot de conclusie dat de voorgestelde maatregelen in de Havenverordening proportioneel zijn.

Inhoudelijk en over het geheel genomen beschouwt Nederland de voorgestelde verordening als «light touch» regelgeving (aanmerkelijk minder verstrekkend dan eerdere, door het EP afgewezen voorstellen van de EC voor een Havendienstenrichtlijn) die de proportionaliteits-toets kan doorstaan. Op onderdelen gaat het voorstel evenwel te ver (inperking van de onderhandelingsvrijheid van de havenbeheerder tegenover individuele havengebruikers, zwaar aangezet toezicht dat weinig ruimte laat voor lokaal geaccepteerde conflictbeslechting). In zijn huidige vorm dwingt de verordening op detailniveau zaken zoals termijnen en sancties in de nationale regelgeving te wijzigen c.q. te regelen. Opgemerkt zij dat later, na evaluatie van de werking van de Havenverordening, voorstellen van de EC voor aanvullende regelgeving zouden kunnen volgen.

Gelet op het snel veranderende speelveld van de zeehavens waarop steeds meer verschillende spelers een sleutelrol vervullen is het naar het oordeel van de EC noodzakelijk te waarborgen dat de voorgestelde regelgeving algemeen van toepassing wordt. De regelgeving moet direct en in zijn geheel direct verbindend zijn ten behoeve van uniforme implementatie, gelijke handhaving en een level playing field. Daarom heeft de EC voor het instrument van de verordening gekozen. Juridisch is het gekozen instrument het zwaarst denkbare (directe werking). Gelet op de gebruikelijke divergentie die voortvloeit uit uiteenlopende en ongelijktijdige implementatie van EU richtlijnen in nationale regelgeving ondersteunt Nederland de keuze voor een verordening.

Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

De verordening bepaalt dat havenbeheerders een vergoeding voor infrastructuurgebruik (havengeld) moeten heffen. Zij zelf mogen autonoom structuur en niveau bepalen, in overeenstemming met hun eigen commerciële strategie en investeringsplan. Nadere regels van de EC met betrekking tot een gemeenschappelijke classificatie van schepen, brandstoffen en bedrijvigheid op grond waarvan havengeld kan worden gedifferentieerd en gemeenschappelijke heffingsgrondslagen voor het havengeld lijken deze autonomie in te perken en kunnen afwijken van de heffingsgrondslagen die thans in de Nederlandse zeehavens worden gehanteerd. Wijziging van de verdeling van de havenkosten over de gebruikers kan grote gevolgen hebben voor de marktpositie van een haven in bepaalde marktsegmenten. Bij de vaststelling van gedelegeerde handelingen door de EC moet hiermee terdege rekening gehouden worden.

Nadere regelingen met betrekking tot de informatie uitwisseling tussen nationale toezichthouders is positief te beoordelen.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) *Consequenties EU-begroting*
Geen.

b) *Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*
Lidstaten moeten een onafhankelijke toezichthouder benoemen die klachten in behandeling neemt en die bevoegd is daarvoor informatie in te winnen bij havenbeheerders, dienstverleners en havengebruikers. Dat toezicht vergt capaciteit en dus ook budget. Nu reeds staat het Nederlandse loodswezen onder toezicht van de Autoriteit voor Consument en Markt (ACM). Overigens zullen in de toekomst

waarschijnlijk de kosten van het toezicht worden verhaald op de onder toezicht gestelden.

Decentrale overheden/havenbeheerders kunnen te maken krijgen met extra administratieve lasten van openbare procedures voor de selectie van havendienstverleners en/of van verplichte consultatie van een breed samengestelde kring van havengebruikers en/of van het voorgeschreven toezicht. Voor zover mogelijk zullen zij deze kosten doorberekenen in de haventarieven (havengeld en terreinhuur). Eventuele ongedekte financiële gevolgen komen voor rekening van het beleidsverantwoordelijke departement.

- c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*
Dienstverleners in zeehavens (en kandidaat dienstverleners) kunnen ook te maken krijgen met extra administratieve lasten. Zij verhalen die extra lasten op de gebruikers van die diensten.
De invloed van havenkosten op consumentenprijzen is marginaal.
- d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*
Weliswaar heeft een verordening directe kracht van wet in alle lidstaten, maar bepaalde verplichtingen (aanwijzing van de toezicht-houder, strafbepalingen) uit de voorgestelde verordening zullen toch in de nationale regelgeving moeten worden verankerd.
Havenbeheerders mogen bepaalde eisen stellen aan de dienstverlening. In de Nederlandse zeehavens worden de havendiensten slepen en afmeren verleend door particuliere ondernemingen op basis van een vergunning, afgegeven door de havenbeheerder krachtens de geldende lokale havenverordening. De vergunningsvoorwaarden dienen te worden getoetst aan de desbetreffende voorschriften in de voorgestelde verordening en eventueel aangepast.
De tarieven van interne dienstverleners en dienstverleners in een beperkte markt, voor zover die niet via een openbare procedure zijn geselecteerd, alsmede het havengeld dienen jaarlijks voor vaststelling in de adviescommissie van havengebruikers te worden besproken. In de Nederlandse zeehavens is geen sprake van interne dienstverlening (door of namens de havenbeheerder) of van beperking van het aantal deelnemers op de markt voor havendiensten, met uitzondering van het loodswezen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening in overeenstemming is met de voorgestelde verordening. Nader juridisch onderzoek moet definitief uitsluitel geven.
Havenbeheerders, havendienstverleners en havengebruikers zijn verplicht desgevraagd informatie te verstrekken aan de toezichthouder. Geen sprake van veranderende regeldruk/administratieve lasten voor de burger.

6. Implicaties juridisch

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*
Weliswaar heeft een verordening directe kracht van wet in alle lidstaten, maar bepaalde verplichtingen (aanwijzing van de toezicht-houder, sanctiebepalingen, termijnen) uit de voorgestelde verordening zullen wellicht toch in de nationale regelgeving moeten worden verankerd. Naar de juridisch technische implicaties van de Havenverordening voor de nationale regelgeving wordt nader onderzoek gedaan.
- b) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De verplichtingen van de verordening moeten voor 1 juli 2015 tot uitvoering zijn gebracht. Ervan uitgaande dat het Europees Parlement in zijn laatste plenaire vergadering voor de Europese verkiezingen in 2014 een besluit neemt over dit voorstel en Parlement en Raad kort daarna overeenstemming bereiken, resteert nog ruim een jaar de verankering van de verplichtingen van de verordening in nationale regelgeving. Deze implementatietermijn moet als te kort worden beschouwd. Dus zal tijdens de onderhandeling worden aangedrongen op een implementatietermijn van 2 jaar na inwerkingtreden.

c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

De voorgestelde verordening schrijft een evaluatie voor, niet later dan 3 jaar na inwerking treden. Nederland steunt deze bepaling.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) *Uitvoerbaarheid*

Eerste oordeel: goed, hoewel niet zonder extra inzet/lasten voor overheid, havenbeheerder, dienstverlener en gebruiker.

b) *Handhaafbaarheid*

Eerste oordeel: goed, hoewel niet zonder extra inzet/lasten voor toezichthouder, havenbeheerder, dienstverlener en gebruiker.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.

9. Nederlandse positie

a) **Single Market Act II.** Het voorstel is onderdeel van de Single Market Act II, het tweede actieprogramma van de Europese Commissie om de interne markt te versterken, dat in oktober 2012 door de Commissie is aangenomen. De Europese Raad heeft het Europese Parlement en de Raad opgeroepen dit als prioritair voorstel te behandelen, zodat overeenstemming nog tijdens de huidige zittingsduur van het Europese Parlement kan plaatsvinden. Nederland steunt deze oproep en zal zich actief inzetten om deze deadline te halen.

b) **Efficiënte havens.** Nederland onderschrijft de stelling van de EC dat efficiënt functionerende zeehavens cruciaal zijn voor de Europese economie. Nederland onderschrijft ook belangrijke elementen van de voorgestelde verordening, zoals zelfstandigheid van de zeehavens, financiële transparantie en vrijheid van dienstverlening. In verscheidene lidstaten is nog veel te verbeteren op deze gebieden.

c) **TEN-T.** Nederland onderschrijft tevens de rol van de zeehavens in het reeds eerder voorgestelde TEN-T beleid tot 2020. Alle projecten met Europese meerwaarde op de negen corridors van het TEN-T kernnetwerk (waarvan drie door Nederland lopen) kunnen profiteren van cofinanciering uit het TEN-T fonds. Nederland zal waar mogelijk infrastructuurprojecten voordragen voor medefinanciering uit het TEN-T fonds.

d) **Prioriteit.** Volgens Nederland zou de EU zich vooral moeten richten op eerlijke concurrentie tussen havens (prioriteit havenfinanciering). De lidstaten zouden zelf werk moeten willen maken van de liberalisering van de markt voor havendiensten binnen havens. Het huidige voorstel van de EC richt zich echter vooral op het laatste. Nederland zal

blijven inzetten op een Europees level playing field op alle relevante beleidsterreinen.

- e) **Afbakening.** De afbakening van de toepassing van de verschillende Europese wetgevingsinstrumenten (Dienstenrichtlijn, Concessierichtlijn, Aanbestedingsrichtlijnen, Havenverordening) op het havenbeheer en de dienstverlening in de zeehavens is onvoldoende helder. Overlap noch hiaten zijn wenselijk. Nederland zal zowel zelf nader onderzoek instellen als hierover om opheldering vragen.
- f) **Transparante havenfinanciering.** De voorschriften met betrekking tot transparantie van havenfinanciering zijn een eerste goede stap in de richting van de door Nederland gewenste aanpak van de staatssteun. Het sluitstuk ontbreekt vooralsnog. Het voorstel omvat namelijk geen richtsnoeren staatssteun aan zeehavens; vermoedelijk verschijnen later dit jaar wel richtsnoeren staatssteun voor infrastructuur (inclusief haveninfrastructuur) naar het voorbeeld van het arrest Leipzig/Halle (kern: bij staatssteuntoets is toekomstig gebruik maatgevend). Nederland zal blijven aandringen op adequate richtsnoeren staatssteun.
- g) **Loodswezen.** Het havenbeheer en de dienstverlening in de Nederlandse zeehavens is sterk geliberaliseerd; waarschijnlijk zal deze praktijk onder het regime van de verordening in belangrijke mate gecontinueerd kunnen worden. Onduidelijk is nog wat de verordening betekent voor het Nederlandse arrangement van het loodswezen inclusief het toezicht daarop. Het loodswezen is bij wet exclusief voorbehouden aan de Nederlandse Loodsen Corporatie, dat onder toezicht staat van de Autoriteit voor Consument en Markt. Die autoriteit stelt jaarlijks de tarieven vast (kostendekkend), na een voorstel daartoe van het loodswezen, waarbij de gebruikers van de loodsdiensten zijn gehoord. Nederland zal zowel zelf nader onderzoek instellen als hierover om opheldering vragen. Eventueel zal Nederland voorstellen de loodsdienstverlening uit te zonderen uit de Havenverordening.
- h) **Commerciële vrijheid en toezicht.** De verordening heeft in algemene zin een «light touch» karakter, maar beperkt de commerciële vrijheid van de havenbeheerder te veel (een stap terug in de verzelfstandiging van het havenbeheer) en bevat een te zwaar aangezet toezicht op het havenbeheer en de dienstverlening in de zeehavens (de bevoegdheden reiken verder dan die van de bestaande mededingingsrechtelijke autoriteit aangezien de facto sprake zal zijn van preventief tarieventoezicht met vergroting van de administratieve lastendruk tot gevolg), met alle risico's van dien voor bureaucratisering en langdurig juridisch touwtrekken. Nederland zal zich inzetten voor adequate amendering van de Havenverordening op deze onderdelen.
- i) **Probleemoplossend vermogen.** Het is onzeker of deze verordening de bestaande problemen in enkele lidstaten effectief gaat oplossen. Weliswaar verschaft de verordening commerciële autonomie aan de zeehavenbeheerders, maar in de bedoelde lidstaten is het havenbeheer stevig en tot in detail verankerd in nationale wet- en regelgeving. Nederland zal de ontwikkelingen in deze lidstaten nauwlettend volgen en betrekken bij de evaluatie van de Havenverordening.
- j) **Extra kansen voor Nederlandse bedrijven.** Het is twijfelachtig of Nederlandse havendienstverleners door deze verordening meer kansen krijgen in de Europese zeehavens buiten Nederland. In een aantal gevallen verzet nationale/lokale regulering van de arbeidsmarkt

in zeehavens zich hiertegen. Deze regulering blijft vooralsnog onaangetast. Het verladende bedrijfsleven heeft echter positieve verwachtingen van een Europees kader voor de vrijheid van dienstverlening in de zeehavens. Nederland zal Nederlandse dienstverleners die problemen ondervinden bij de toegang tot de markt elders in Europa waar mogelijk steunen en ervaringen op dit gebied betrekken bij de evaluatie van de Havenverordening.

Overall oordeel: Nederland onderschrijft de toepassing van de vrijheid van dienstverlening, ook in zeehavens. Grotendeels biedt de verordening voldoende ruimte voor continuering van de wijze waarop daaraan in de Nederlandse zeehavens (basis voor hun succes) gestalte is gegeven. De verordening verplicht tot financiële transparantie van het havenbeheer, een noodzakelijke voorwaarde (maar op zich nog niet voldoende) voor effectieve aanpak van concurrentieverstorende staatssteun. Voorwaarden voor instemming van Nederland zijn het (a) intact laten van de huidige commerciële vrijheid van de havenbeheerder ter continuering van bestaand en bewezen succesvol NL-havenbeleid, en (b) afzien van een onafhankelijke toezichthouder met zelfstandige en verdergaande beslissingsbevoegdheid dan de bestaande mededingingsautoriteit, teneinde bureaucratisering en juridisering te voorkomen.