
Vergaderjaar 2020 - 2021

- 35 463** Voorstel van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PbEU 2017, L 57) (Uitvoeringswet EU-zeehavenverordening)

B **MEMORIE VAN ANTWOORD**
Ontvangen 7 januari 2021

Inleiding

De regering heeft met belangstelling kennisgenomen van de bevindingen van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving, belast met het voorbereidende onderzoek van het voorstel van wet houdende uitvoering van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PbEU 2017, L 57) (Uitvoeringswet EU-zeehavenverordening) en dankt de commissie voor haar spoedige reactie.

Naar aanleiding van de vraag van de PVV-fractie over de hoogte van de heffingen voor Nederlandse havens op grond van de EU-Zeehavenverordening merkt de regering het volgende op.

Artikel 13 van de EU-Zeehavenverordening bepaalt onder meer dat een heffing op het gebruik van de haveninfrastructuur moet worden opgelegd. Deze heffing wordt in Nederland geïnd door de havenbeheerders (de havenbedrijven). Het gaat dan onder meer om havengeld en boeien-, palen- en kadegelden die een eigenaar of exploitant van een schip betaalt aan het havenbedrijf om gebruik te kunnen maken van de kade en andere haveninfrastructuur en voor het gebruik van installaties en diensten van de haven. Deze heffingen komen ten goede aan de havenbedrijven omdat zij, als beheerder van de grond of het water, de haveninfrastructuur en andere faciliteiten realiseren en bekostigen. De havengelden worden onder meer gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van kades, meerpalen, (spoor)wegen in de haven en baggerwerkzaamheden in de havenbekkens.

In alle Nederlandse zeehavens worden dergelijke tarieven geheven. De hoogte van de tarieven wordt door de individuele havenbeheerders zelf vastgesteld, waarbij in voorkomende gevallen daarover overleg plaatsvindt tussen het havenbedrijf en het havenbedrijfsleven (in Rotterdam met Deltalinqs en in Amsterdam met ORAM).

De tarieven worden openbaar gemaakt op de websites van de havenbedrijven.¹ In Nederland en andere landen, ook buiten de EU, is het innen van havengelden door havenbedrijven al vele jaren

¹ Vindplaats tarieven van havenbedrijf Rotterdam:
<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/algemene-voorwaarden-inclusief-haventarieven-2020.pdf?token=0-z5wNVv>.

gangbare praktijk, waardoor de regering er vanuit gaat dat er geen economische gevolgen zullen zijn door het van kracht worden van artikel 13 van de verordening.

Wat betreft de vraag over de concurrentiepositie van de Nederlandse havens ten opzichte van havens buiten de EU wordt opgemerkt dat het havengeldtarief één van de concurrentiefactoren is voor een haven. In artikel 13 van de verordening is uitdrukkelijk bepaald dat de havenbedrijven deze heffingen op basis van de eigen commerciële strategie en investeringsplannen kunnen vaststellen. Heffing op het gebruik van haveninfrastructuur is daarom een element waarmee havens zich ten opzichte van concurrenten kunnen onderscheiden, ook buiten de EU. Andere elementen zijn bijvoorbeeld de achterlandverbindingen van een haven en de geografische ligging.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga