



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.5.2013  
COM(2013) 295 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**Havnene som vækstmotor**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

### MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN Havnene som vækstmotor

1.	Indledning .....	3
2.	Udfordringer.....	3
3.	Strategi .....	6
3.1.	Forbinde havnene til det transeuropæiske net.....	6
3.2.	Modernisere havnetjenesterne.....	7
3.3.	Tiltrække investeringer til havne .....	10
3.4.	Fremme den sociale dialog.....	11
3.5.	Forbedre havnenes miljøomdømme .....	12
3.6.	Tilskynde til innovation .....	13
4.	Konklusion .....	13

## **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

### **Havnene som vækstmotor**

#### **1. INDLEDNING**

EU er stærkt afhængig af søhavne til sin handel med resten af verden og i EU's indre marked. 74 % af de varer, der importeres og eksporteres, og 37 % af handelen inden for EU passerer gennem søhavnene. Havne sikrer den territoriale sammenhæng i EU ved fungere som de regionale og lokale søtrafikforbindelser til perifere områder og ømråder. De er knudepunkterne, hvorfra det transeuropæiske transportnets multimodale logistik tilrettelægges ved at bruge nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart til at mindske overbelastningen af vejnettet og energiforbruget.

Hvidbogen fra 2011 om transport og akten for det indre marked II understreger behovet for havneinfrastruktur med gode forbindelser, effektive og pålidelige havnetjenester og gennemsigtig finansiering af havnene. Rådighed over passende havneinfrastruktur, gode præstationer inden for havnetjenester og lige vilkår er afgørende, hvis EU skal forblive konkurrencedygtig på det globale marked, forbedre sit vækspotentiale og skabe et mere bæredygtigt og inklusivt europæisk transportsystem, der understøtter det indre marked.

En forudsætning herfor er et fuldt integreret transportnet, og på dette område har Unionens havnesystem strukturelle mangler. Der er behov for investeringer for at tilpasse havnenes infrastruktur og faciliteter til nye transport- og logistikkrav og for at absorbere den forventede vækst inden for godstransporten i løbet af det næste årti i en tid med begrænsede offentlige midler. Hvis der ikke gøres noget, fortabes chancen for at øge mulighederne for transportoperatører og befragtere og for at skabe vækst og arbejdspladser i kystområder og i EU som helhed.

I denne meddelelse gennemgås den europæiske havnepolitik, og der bygges videre på de fremskridt, der er gjort. Den ledsager og supplerer et forslag til en forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet om rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigthed i havne. I meddelelsen peges på otte ekstra EU-foranstaltninger, der er nødvendige for at udnytte havnenes potentiale yderligere. Denne reviderede europæiske havnepolitik omfatter det transeuropæiske transportnets søhavne, som står for 96 % af godset og 93 % af passagererne, der passerer gennem havne i EU.

#### **2. UDFORDRINGER**

I sin meddelelse om en europæisk havnepolitik fra 2007<sup>1</sup> udpegede Kommissionen de vigtigste årsager til de udfordringer, som sektoren står over for. Udfordringerne vedrørte bl.a. problemer med havnes præstationer og forbindelser til baglandet, behovet for at modernisere havne og samtidig tage hensyn til miljøet, den manglende gennemsigthed i brugen af offentlige midler, hindringer for markedsadgang og spørgsmål om tilrettelæggelsen af arbejdet i havne.

Tilgangen i 2007 var at løse disse problemer ved hjælp af horisontale instrumenter og bløde foranstaltninger vedrørende adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigthed. Siden da er der sket visse fremskridt, og der har været en række udviklinger, herunder navnlig:

---

<sup>1</sup> KOM(2007) 616.

- I 2011 vedtog Kommissionen et forslag til et direktiv om koncessioner<sup>2</sup>. Forslaget gælder for koncessionskontrakter i havne, selv om visse tildelinger af kontrakter, f.eks. forpagtningskontrakter for arealer, ikke er omfattet.
- Kommissionen har foreslået nye retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)<sup>3</sup> og Connecting Europe-faciliteten (CEF)<sup>4</sup>, som skaber et fælles planlægningsredskab, der skal målrette investeringerne bedre, samtidig med at mulighederne for finansiel støtte fra EU udvides.
- I forbindelse med det økonomiske semester har den økonomiske krise fået nogle medlemsstater til at iværksætte reformer af deres havnesektor. Reformene varierer i omfang og effektivitet og har primært været præget af behovet for finanspolitisk konsolidering.
- Revisionsretten fandt i 2012, at Strukturfondenes investeringer i EU-havnefaciliteter har en begrænset merværdi, hvis de ikke er forbundet med multimodale knudepunkter for det transeuropæiske, nationale og regionale transportnet.

Det må konstateres, at de bløde foranstaltninger vedrørende fair markedsadgang og gennemsigtighed, som blev foreslået i 2007, har haft ringe eller ingen virkning. Der findes ingen fælles spilleregler for sektoren, og interventionerne på nationalt plan siden da, truer paradoksalt nok med at opsplitte det indre marked endnu mere. Derfor er de fleste af de problemstillinger, som der blev peget på i 2007, stadig aktuelle. EU's havne varetager endnu ikke fuldt ud deres rolle som katalysatorer for vækst og multimodalitet.

#### Strukturelle præstationsforskelle mellem havne

Havnene er de vigtigste indgangsveje til det transeuropæiske transportnet. EU har behov for veludviklede og effektive havne i international topklasse i alle Unionens maritime regioner. Nogle europæiske havne er blandt de mest velfungerende havne i verden, men der er andre havne, som konstant ligger under andre havnes præstationer eller er i strukturel tilbagegang<sup>5</sup>. Disse havne begrænser den økonomiske udvikling, både i de regioner, som de betjener, og i Unionen som helhed. De strukturelle præstationsmangler mindsker de muligheder, der er til rådighed for EU's og internationale søtransport- og logistikoperatører. I dag passerer 20 % af de varer, der kommer til Europa ad søvejen, gennem blot tre havne. Højtydende havne kan ikke udvikle deres maritime forbindelser med andre EU-havne på en optimal måde, og det øger risikoen for trafikal overbelastning i deres bagland, især på vejene, til skade for de borgere, som bor i området. De strukturelle forskelle truer udviklingen af nærskibsfarten som et alternativ til overbelastede forbindelser til lands.

I 2011 håndterede EU-havnene 3,7 mia. tons gods. Ifølge de seneste fremskrivninger (i en situation med lav vækst) anslås det, at omfanget stiger med 50 % frem til 2030<sup>6</sup>. Der er brug for alle havne i hele det transeuropæiske net, hvis vi skal kunne håndtere denne vækst.

#### Havnene må tilpasse sig nye krav

Problemerne forværres af det forhold, at sektoren er under konstant udvikling, hvilket potentielt kan føre til, at eksisterende havneinfrastruktur forældes eller har behov for en betydelig opgradering. Nye udviklinger omfatter bl.a.:

---

<sup>2</sup> KOM(2011) 897.

<sup>3</sup> KOM(2011) 650.

<sup>4</sup> KOM(2011) 665.

<sup>5</sup> SWD (2013) 181.

<sup>6</sup> SWD (2013) 181.

- Øget flådestørrelse og -kompleksitet, herunder kæmpecontainerskibe, nye typer ro-ro-færger og gastankere. F.eks. har et førende europæisk rederi bestilt 20 containerskibe til 2015 med en kapacitet på 18 000 TEU. Sættes disse containere på lastbiler i forlængelse af hinanden, ville de række fra Rotterdam til Paris.
- Strengere krav til miljøpræstationer og alternative brændstoffer (f.eks. cold ironing<sup>7</sup> og LNG). Kommissionens initiativ vedrørende miljøvenlig energi til transport og forslaget til et direktiv om infrastruktur til alternative brændstoffer<sup>8</sup> kræver, at alle centrale TEN-T-søhavne udstyres med LNG-tankstationer i henhold til fælles tekniske standarder frem til 2020.
- Tendenser i den hastigt voksende krydstogtsindustri og logistik- og distributionssystemer, som har ført til et øget behov for nye tillægstjenester inden for havneområdet.
- En betydelig udvikling i energihandelen, idet der sker et skifte fra olie og raffinerede produkter til gas, som udløser et behov for betydelige forgasningsfaciliteter i havnene samt transport og lagring af potentielle mængder tør biomasse og CO<sub>2</sub>.

Disse forandringer lægger pres på infrastrukturen og investeringer i bl.a. udvidelse af ankerpladser, kajer, sluser, uddybning af bassiner og kanaler og omkonfigurering, så større skibe kan manøvrere. Havnene skal have nye faciliteter som f.eks. kraner, nye passagerterminaler, nye operationelle procedurer og god sekventiel eller parallel samordning af de forskellige tjenester, der leveres af havnens aktører i havnen og uden for havnen i forbindelse med dør-til-dør-logistikydelse. Desuden er havnene vigtige kritiske infrastrukturer som centrale tjenesteydere for hele økonomien og en mulig indgangsport for ulovlig handel med narkotika, våben, varemærkeforfalskede varer og endog CBRN-materialer<sup>9</sup>. Sikkerhedsproblemstillinger vil skulle håndteres kontinuerligt på en hensigtsmæssig måde<sup>10</sup>. Overordnet er havnene nødt til fortsat at investere for at kunne imødegå alle disse teknologiske, industrielle, sikkerheds-, miljø- og klimamæssige udfordringer.

### En udfordring for Europa

EU's havne, og især havnene i det transeuropæiske net betjener et bagland og oplande, som går langt ud over lokale og nationale grænser. De er af afgørende betydning for Den Europæiske Unions funktionsmåde: ca. et ud af hver to tons godsvolumen, som håndteres i havnene, enten ad søvejen eller over land, kommer fra eller går videre til en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor havnen, som varerne passerer igennem, er beliggende<sup>11</sup>. Det transeuropæiske net er kun så stærkt som det svageste led i kæden, så havnene skal alle levere gode præstationer. Manglen på ensartede spilleregler, som sikrer overholdelsen af principperne for det indre marked i havnesektoren, er en central problemstilling i forbindelse med præstationsforskellene mellem havne.

En mangfoldighed af forvaltningsmodeller og ejerskabsstrukturer er kendetegnende for det europæiske havnesystem, og der er ikke to havne, som drives på nøjagtig samme måde. Den

<sup>7</sup> Brug af strøm fra land, medens de er i havn.

<sup>8</sup> KOM(2013) 17 og KOM(2013) 18.

<sup>9</sup> Kemiske, biologiske, radiologiske og nukleare materialer.

<sup>10</sup> Ifølge direktiv 2000/65/EF og forordning 725/204 foretager Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne inspektioner for at overvåge anvendelsen af relevante sikkerhedsforanstaltninger i EU-havne.

<sup>11</sup> Som følge af samhandel mellem medlemsstaterne og handel mellem en medlemsstat og et land uden for EU gennem en anden medlemsstat.

europæiske havnepolitik respekterer denne mangfoldighed og har ikke til formål at indføre en enhedsmodel for havne.

### 3. STRATEGI

Efter en lang og omfattende høringsproces<sup>12</sup> er Kommissionen kommet frem til den konklusion, at revisionen af havnepolitikken bør forfølge følgende foranstaltninger for at løse de problemer, der er nævnt i det foregående. EU's strategi er baseret på princippet om at undgå unødigt indblanding i havne, som fungerer godt, og at hjælpe havne, der er sattet bagud, med at indføre god praksis og forsvarlige forvaltningstilgange og samtidig fuldt ud respektere mangfoldigheden og særlige omstændigheder.

#### 3.1. Forbinde havnene til det transeuropæiske net

En bedre integreret planlægning af infrastruktur, som er i overensstemmelse med investeringsstrategier og effektiv EU-finansiering, vil være mulig i 2014-2020 under de nye TEN-T-retningslinjer, Connecting Europe-faciliteten og den nye strategi for de strukturelle finansielle instrumenter.

##### Brug af de nye TEN-T-planlægningsinstrumenter

De nye TEN-T-retningslinjer har identificeret det multimodale hovednet på grundlag af en objektiv metode<sup>13</sup>. Havnene spiller en vigtig rolle i denne metode, idet de er knudepunkter, som er forbundet med multimodale hovedforbindelser.

TEN-T-forslaget omfatter 319 havne, 83 i hovednettet og 236 i resten af nettet. De nye hovednetkorridorer er midler til videreudvikling af hovednettet frem til 2030, og de begynder eller slutter i centrale havne<sup>14</sup>. Søtransportinfrastrukturer i TEN-T-nettet skal opfylde visse betingelser, navnlig:

- forbindelse af TEN-T-havne med jernbanelinjer, veje og, hvor det er muligt, indre vandveje
- mindst en terminal i havnen, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og har gennemsigtige priser
- tilstrækkeligt gode søkanaler, sejløb til havne og flodmundinger med forbindelse til tilstødende have eller med adgang fra havet til søhavne.

Centrale TEN-T-havne skal også sikre, at alternative miljøvenlige brændstoffer er til rådighed i deres havne.

##### ***Foranstaltning 1***

***Der vil blive lagt særlig vægt på projekter, som modsvarer de investeringer, der er udpeget i de fremtidige korridorudviklingsplaner, som fastlægges af koordinatorene i korridorstrukturerne i 2014 som fastsat i retningslinjerne for udviklingen af TEN-T.***

***I forvaltningen af korridorer, som etableres inden for rammerne af retningslinjerne for udvikling af TEN-T, vil havnene blive tilskyndet til at fungere som katalysatorer for intermodalitet, f.eks. ved at træffe de nødvendige foranstaltninger, så de kan videregive oplysninger om trafikstrømme, der muliggør en bedre tilrettelæggelse af intermodal logistik.***

<sup>12</sup> Yderligere oplysninger findes i SWD(2013) 181 - konsekvensanalysen.

<sup>13</sup> Se [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web\\_methodology.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web_methodology.pdf)

<sup>14</sup> Tilpasningen af korridorerne foreslås i Connecting Europe-faciliteten (KOM (2011) 650).

## Måltretning af EU-midler

Indtil nu har EU-støtten til havne været ufokuseret på grund af manglende prioritering og klare kriterier, og man har ikke været tilstrækkelig opmærksom på koordineringen med infrastrukturforbindelser til baglandet<sup>15</sup>.

For at være berettiget til støtte i perioden 2014-2020<sup>16</sup> fastsætter forordningen om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (CEF), at en havn skal være en del af hovednettet eller havets motorveje, som forbinder havnen med hovednettet. Den lægger også vægt på en solid cost-benefit-analyse af projekter. Endelig indfører forslaget nye finansielle instrumenter, såsom risikodelingsinstrumenter og forbedringsmekanismer for projektobligationer, der kan være af særlig interesse for offentlig-private partnerskaber i havne.

Kommissionen overvejer andre elementer, som kan lægges til grund for dens finansiering i havnesektoren. For det første vil den følge op på anbefalingerne fra Den Europæiske Revisionsret<sup>17</sup> og kontrollere, at effektive forbindelser til det europæiske, nationale og regionale plan findes eller er planlagt.

Ved tildelingen af EU-støtte, især under CEF, vil der blive taget hensyn til projektets merværdi i forbindelse med at nå målene for EU's transportpolitik, herunder reglerne om forsvarlig udnyttelse af knappe offentlige ressourcer og overensstemmelse med det indre markeds grundlæggende værdier.

### **Foranstaltning 2**

***Der vil blive lagt vægt på projekter, som bidrager til koordineret udvikling og forvaltning af havne-, jernbane- og indre vandvejsinfrastruktur og infrastruktur, som forbedrer havnes og skibsfartens miljøresultater.***

***Kommissionen vil overveje, om den skal foreslå, at der tages hensyn til spørgsmål såsom tidlig anvendelse af bestemmelserne i den forordning, der foreslås sideløbende med denne meddelelse<sup>18</sup>, det sociale klima, og hvorvidt havnen har en miljøledelsesstrategi.***

***I samarbejde med medlemsstaterne vil Kommissionen styrke overensstemmelsen mellem de transportprojekter, der modtager støtte fra strukturfondene og Samhørighedsfonden, og TEN-T. Projekter vedrørende havneadgang og forbindelser til baglandet vil blive prioriteret. Indvirkningen på fordelingen af trafikken mellem havnene vil også blive overvejet. Samme tilgang vil blive anvendt på andre kilder til EU-finansiering såsom lån gennem Den Europæiske Investeringsbank eller andre EU-lånefaciliteter.***

### **3.2. Modernisere havnetjenesterne**

Optimering af havnetjenester og -operationer vil føre til, at en række TEN-T-havne kan håndtere eller tiltrække mere gods og passagerer og opnå betydeligt bedre resultater med den eksisterende infrastruktur og dermed mindske behovet for støtte.

<sup>15</sup> I perioden fra 2007 til 2012 gik 244,6 mio. EUR fra TEN-T-budgettet til havne, ca. 4 % af det samlede TEN-T-budget, der er til rådighed. Af dette beløb blev 58 % brugt til udvikle havnekapaciteten, 27 % til at udvikle adgangen til baglandet og 15 % til miljøvenlig teknologi. Hvad angår midler fra Samhørighedsfonden, har Revisionsretten været særlig kritisk for den manglende koordinering med forbindelser til baglandet.

<sup>16</sup> Kommissionen har fremlagt sit forslag vedrørende den finansielle ramme for 2014-2020 i juni 2011 (KOM(2011) 500). Forhandlingerne om de flerårige finansielle rammer er i gang. Finansieringen dækkes inden for de bevillingsrammer, der er fastsat af budgetmyndigheden, og de relevante retsakter.

<sup>17</sup> Særberetning nr. 4, 2012, fra Den Europæiske Revisionsret: anvendelse af struktur- og samhørighedsfondene til at samfinansiere transportinfrastrukturer i søhavne: en effektiv investering?

<sup>18</sup> Navnlig de bestemmelser, der gælder fra den 1. juli 2025.

## Fair markedsadgang

Kvaliteten og effektiviteten af havnetjenester er af afgørende betydning for havnens overordnede resultat. De samlede havneomkostninger vil typisk<sup>19</sup> udgøre en betydelig del af logistikkædens samlede omkostninger. For visse typer aktiviteter i traditionelle havne kan udgifterne i forbindelse med havneterminaldrift overstige 30 % af de samlede dør-til-dør-logistikudgifter. Af disse udgifter går 5-10 % til havneinfrastrukturafgifter, 10-15 % til teknisk-nautiske tjenester, 45-60 % til godshåndtering og endelig 10-30 % til andre afgifter og gebyrer og tilknyttede tjenester. Historisk set har havnetjenester fungeret inden for rammer, der har været præget af eksklusivrettigheder eller de facto-monopoler af offentlig eller privat karakter. Begrænsninger for den fri udveksling af tjenesteydelser kan kun accepteres, hvis de er begrundet i objektive forhold, f.eks. pladsmangel i havne eller public service-forpligtelser, og så længe de ikke fører til misbrug og er forenelige med TEUF. I sådanne tilfælde bør leverandører af havnetjenester dog udpeges efter en procedure, som sikrer gennemsigtighed, lige adgang og en effektiv udnyttelse af offentlige midler.

Den forordning, som foreslås sideløbende med denne meddelelse, og som ikke berører direktivet om koncessioner og direktivet om offentlige kontrakter, fastsætter fri udveksling af tjenesteydelser i havne, undtagen for godshåndterings- og passagertjenester. Hvis der er en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, skal leverandøren udpeges i henhold til en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure. Levering af havnetjenester gennem interne operatører, dvs. havneforvaltningsorganet eller myndigheder er kun tilladt i forbindelse med public service-forpligtelser. I sådanne tilfælde skal de interne operatører være begrænset til kun at levere tjenester til deres eget havnesystem.

Havnesektoren er en verdensomspændende forretning. EU og medlemsstaterne har allerede indgået forpligtelser via internationale aftaler om at åbne adgangen til markedet for havnetjenester på et rimeligt og gensidigt grundlag. Kommissionen overvåger, at det ikke fører til en svækkelse af kontrollen med EU's strategiske interesser og søger at fremme en gensidig markedsadgang med tredjelande.

### ***Foranstaltning 3***

***For koncessioner for godshåndterings- og passagerterminaltjenester sikrer Kommissionen, at de horisontale direktiver om henholdsvis koncessioner (vedtages snart) og offentlige kontrakter<sup>20</sup> anvendes på en effektiv måde. Det burde dække en del af de eksisterende kontraktforhold mellem havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester og føre til en konkurrencebaseret og gennemsigtig tildeling af havnetjenester. Hvad angår kontrakter, der ikke er omfattet af direktiverne om koncessioner og offentlige kontrakter, vil mulige overtrædelser af traktatens principper om gennemsigtige procedurer og fair behandling som fortolket af EU-Domstolen blive fulgt op af Kommissionen fra sag til sag.***

***Den kommende forordning om adgangen for tredjelandes varer og tjenesteydelser til Unionens indre marked for offentlige indkøb, som Kommissionen har foreslået i 2012, vil***

<sup>19</sup> Der er betydelige variationer afhængigt af havnen, type handel osv. Se SWD(2013)181 - konsekvensanalysen.

<sup>20</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tildeling af koncessionskontrakter (KOM (2011) 897 endelig, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter.



***blive anvendt som støtte for forhandlingerne om gensidig adgang til markeder uden for EU for EU-baserede globale aktører<sup>21</sup>.***

#### Overvågning af pris og kvalitet

Hvis en leverandør af havnetjenester har eksklusivrettigheder, er der risiko for markedsforvridninger til skade for dennes kunder og/eller konkurrenter. Typiske misbrug er f.eks. diskriminerende betingelser, overpriser og/eller underbudspriser og/eller afslag på levering til visse brugere af havnetjenester.

Den forordning, der foreslås sideløbende med denne meddelelse, indfører fælles regler for at sikre, at en uafhængig myndighed overvåger de havnetjenestegebyrer, der opkræves af operatører, som har eksklusivrettigheder, og som ikke er udpeget efter en procedure, som er gennemsigtig og ikke-diskriminerende.

Havneaktiviteter, som er økonomiske aktiviteter, er desuden omfattet af konkurrencereglerne. Konkurrencebegrænsende aftaler og misbrug af dominerende stilling, som defineret i henholdsvis artikel 101 og 102 i TEUF, er ikke tilladt. Kommissionen og de nationale konkurrencemyndigheder kan derfor foretage vurderinger af den adfærd, som leverandører af havnetjenester lægger for dagen.

#### Administrativ forenkling i havne

Kommissionen har gentagne gange mindet om, at den administrative byrde mindsker interessen for en havn og påvirker dens samlede resultater. Problemet er særligt omfattende i forbindelse med EU-intern nærskibsfart, der skal konkurrere med andre transportformer, som ikke er underlagt samme kontrol. I de senere år er der iværksat en række EU-initiativer til at mindske bureaukratiet i havne, som f.eks. rationalisering af skibes meldeformaliteter til havne, der er i kraft siden den 19. maj 2012. Disse initiativer bør fremmes og suppleres for at skabe bottom-up-, netværks- og forbrugerdrevne havnetjenester.

#### ***Foranstaltning 4***

***Kommissionen vil videreudvikle sine initiativer vedrørende:***

***- "Blue Belt", som tager sigte på at mindske den administrative byrde for EU-varer, der transporteres af skibe, som sejler mellem EU-havne, til et niveau, der kan sammenlignes med andre transportformer, herunder gennem yderligere forenkling af toldprocedurerne. Dette initiativ er også en central aktion i akten for det indre marked II<sup>22</sup>***

***- yderligere harmoniseret og koordineret gennemførelse af direktiv 2010/65/EU<sup>23</sup> ved at fastsætte retningslinjer om "de nationale enstrengede kontaktsystemer", som skal være operationelle senest den 1. juni 2015***

***"e-maritime", som skal fremme brugen af elektroniske oplysninger med henblik på at mindske den administrative byrde og lette forretningsgangen***

<sup>21</sup> COM(2012) 124 final, Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om adgangen for tredjelandes varer og tjenesteydelser til Unionens indre marked for offentlige indkøb og procedurer for støtte til forhandlingerne om adgang for Unionens varer og tjenesteydelser til tredjelandes markeder for offentlige indkøb.

<sup>22</sup> KOM(2012) 573 endelig af 3. oktober 2012.

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF.

**- "e-fragt", der skal gøre det nemmere at udveksle informationer i de multimodale logistikkæder, og som vil medvirke til at forbedre havnenes effektivitet, eftersom havne er vigtige multimodale transportcentre.**

Den forordning, der foreslås sideløbende med denne meddelelse, indfører nye lovbestemmelser, som skal tilskynde til dialog mellem havnens interesseparter (brugere, leverandører af tjenester, myndigheder, arbejdstagere) og bidrage til en effektiv gennemførelse af de aktiviteter, der er nævnt i det foregående.

### **3.3. Tiltrække investeringer til havne**

Støtte og finansiering til transportinfrastruktur og -faciliteter bliver en af de vigtigste udfordringer for EU's transportnet i de kommende år. Der er brug for enkle og klart definerede rammer, hvis der skal tiltrækkes både offentlige og private midler.

#### Gennemsigtig finansiering i havne

Den manglende gennemsigtighed af brugen af offentlige midler i havne skaber usikkerhed for investorer, der ønsker at foretage investeringer. For at løse dette problem indfører den forordning, som foreslås sideløbende med denne meddelelse, bestemmelser, som sikrer gennemsigtighed i de finansielle forbindelser mellem de offentlige myndigheder og havneforvaltningsorganerne. Større finansiell gennemsigtighed vil også sikre lige konkurrencevilkår.

#### Klarlæggelse af statsstøtteregele

Der er mange grunde til, at en medlemsstat beslutter at give offentlige midler til havne: det kan være for at fremme regional udvikling eller for at rette op på markedssvigt i tilfælde, hvor vigtige havnetjenester er af ringe interesse for operatører, der opererer på markedsvilkår. Det er imidlertid en forudsætning for at sikre en forsvarlig anvendelse af medlemsstaternes ressourcer og undgå uberettiget konkurrenceforvridning, at de gældende regler for statsstøtte overholdes.

#### ***Foranstaltning 5***

***Kommissionen er for øjeblikket ved at modernisere statsstøtteregelele for alle økonomiske sektorer. Kommissionen vil i denne forbindelse inden udgangen af 2013 klarlægge støttebegrebet for så vidt angår finansiering af infrastruktur, navnlig på baggrund af EU-Domstolens løbende retspraksis<sup>24</sup>.***

#### Mere effektive havneinfrastrukturafgifter

En effektiv prissætning er en forudsætning for virksomme investeringer i havneinfrastruktur. Som et skridt hen imod en mere effektiv prissætning, indfører den forordning, der foreslås sideløbende med denne meddelelse, en vis grad af autonomi, som gør det muligt for havneforvaltningsorganerne at fastlægge strukturen og niveauet af havneafgifter ud fra deres egne forretnings- og investeringsstrategier. Det er af afgørende betydning, at priserne er gennemsigtige og anvendes uden forskelsbehandling.

#### Den internationale dimension

Nogle europæiske havne er bekymrede over unfair konkurrence fra havne i tredjelande, navnlig dem, der ligger så tæt på, at de kan levere konkurrerende omladningstjenester. Kommissionen er fortsat overbevist om, at der er behov for et øget samarbejde med nabolande med henblik på at opnå et bæredygtigt transportsystem, som gavner alle EU's partnere, og er baseret på de grundlæggende principper om fair konkurrence, gennemsigtig anvendelse af

<sup>24</sup> Se sag t-443/08 "Leipzig-Halle".

offentlige midler og finanspolitiske instrumenter og overholdelsen af sociale og miljømæssige standarder.

### **3.4. Fremme den sociale dialog**

EU's havne beskæftiger mere end 3 millioner mennesker (direkte og indirekte). Økonomisk forskning har påvist en direkte forbindelse mellem væksten i havnens omsætningsmængde og nyskabelsen af arbejdspladser i de omkringliggende regioner.

For at opnå succes og tilpasse sig til de ændrede krav til arbejdsstyrken er havnene nødt til at tilbyde gode arbejdsvilkår og forbedre arbejdsmiljøets kvalitet for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Arbejdskonflikter, der påvirker samarbejdsforholdene, kan skade havnens image og konkurrenceevne og bør løses på en proaktiv måde. Det er nødvendigt med et godt socialt klima og en ægte social dialog mellem de berørte parter.

#### Social dialog

Både den daglige effektivitet og den langsigtede udvikling af havnens konkurrenceevne afhænger af havnens arbejdsoverenskomster. Afhængigt af terminaltypen kan arbejdskraft i havnen udgøre en væsentlig andel af driftsudgifterne for terminaloperatører<sup>25</sup>.

I 16 medlemsstater afviger havneoverenskomsterne, ligesom overenskomsterne i andre sektorer, fra de almindelige arbejdsretlige overenskomster<sup>26</sup>. I nogle tilfælde kan disse overenskomster pålægge begrænsninger, der har indflydelse på skabelsen af nye jobs eller underminerer arbejdsmiljøet i havnen.

Efter et langvarigt forhandlingsforløb har arbejdsmarkedsparterne i havnesektoren anmodet om, at der oprettes et havnesektorudvalg for den sociale dialog i overensstemmelse med de kompetencer, der anerkendes i Unionen, af artikel 152 i TEUF<sup>27</sup>. Det er første gang, at der er blevet anmodet om en sådan dialog i sektoren, og den vil gøre det muligt at drøfte vigtige spørgsmål, herunder også dem, der kan vedrøre overenskomster. Hvis arbejdsmarkedets parter ønsker det, kan de så i fællesskab anmode om, at aftaler, som de indgår på EU-plan, bliver iværksat ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen i henhold til artikel 155, stk. 2.

På nuværende tidspunkt har Kommissionen ikke nogen planer om at indføre særlige bestemmelser om arbejdsoverenskomster i havne. Det bør understreges, at den sociale dialog på EU-plan supplerer, men ikke erstatter den sociale dialog på nationalt, lokalt og virksomhedsplan.

#### **Foranstaltning 6**

***I overensstemmelse med artikel 151 og 154 i TEUF er Kommissionen parat til at fremme den sociale dialog på EU-plan ved at yde teknisk og administrativ støtte hertil. EU's arbejdsmarkedsparter er allerede nået til enighed om procedurereglerne og et åbent fælles arbejdsprogram, og det forventes, at et udvalg formelt vil blive etableret den 19. juni 2013.***

***Arbejdsmarkedsparternes autonomi vil blive respekteret, men Kommissionen forventer dog samtidig, at EU-arbejdsmarkedsparterne vil være i stand til at tage spørgsmål op, som vedrører tilrettelæggelse af arbejdet og arbejdsvilkår.***

***Kommissionen planlægger i samarbejde med alle EU-arbejdsmarkedsparter en revision i 2016, der skal evaluere funktionen og udviklingen af den europæiske sociale dialog for***

<sup>25</sup> 15-20 % for terminaler til fast bulklast, og 40-75 % for almindelig godsterminaler.

<sup>26</sup> Undersøgelse af EU's havnearbejdskraft (2013).

<sup>27</sup> Se også Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (KOM(1998) 322 endelig).

## ***havnesektoren og situationen med hensyn til levering af både godshåndterings- og passagertjenester.***

### Sundhed, sikkerhed og uddannelse

Havnearbejde er stadig et erhverv med en stor risiko for ulykker og sundhedsmæssige følger for arbejdstagerne. Det er af afgørende betydning at have et system, som beskytter havnearbejderen og -brugers sundhed, sikkerhed og velbefindende, i overensstemmelse med gældende sundheds- og sikkerhedslovgivning.

Hver havn har behov for at udvikle arbejdsmetoder, der beskytter havnearbejderen sikkerhed og sundhed. Det forudsætter et godt samarbejde og samordning mellem alle arbejdsgivere og ansatte, som opererer i havnen.

Teknologiske ændringer og nye transport- og logistikbehov vil føre til øgede krav om, at de ansatte behersker innovative havneoperationer, og større behov for medarbejdere med de rette færdigheder, uddannelse og kvalifikationer, som kan forstå, beherske og udnytte alle fordelene ved de nye teknologier.

### ***Foranstaltning 7***

***Under det syvende F&U-rammeprogram for transportsektoren iværksætter Kommissionen inden udgangen af 2013 et samordnet projekt for at undersøge udfordringerne vedrørende sundhed, sikkerhed, uddannelse og opkvalificering i EU's havne. Arbejdsmarkedets parter involveres fuldt ud i dette projekt. Udvalget for den sociale dialog for havnesektoren vil regelmæssigt blive konsulteret og informeret om disse spørgsmål.***

### **3.5. Forbedre havnenes miljøomdømme**

Havneaktiviteter medfører væsentlige gener i form af emissioner, støj, vand- og jordforurening og fragmentering af levesteder. Når havne ligger i nærheden af tæt befolkede byområder, vil det ofte være nødvendigt at foretage en afvejning mellem udvikling og forvaltning af havneaktiviteter og bevarelsen af naturlige levesteder og livskvaliteten i byerne.

Kommissionen offentliggjorde i 2011 retningslinjer om gennemførelsen af fugledirektivet og habitatdirektivet i flodmundinger og kystområder, med særlig vægt på at finde den rette balance mellem miljøbeskyttelse og havneudvikling<sup>28</sup>. Selv om det er op til EU-Domstolen at fortolke EU-retten, kan anvendelsen af Kommissionens retningslinjer udgøre en kohærent ramme for projektudviklere og minimere risikoen for retstvister.

Kommissionen glæder sig over de initiativer, der er taget af havnesektoren for at fremme topkvalitet inden for miljøledelse og -resultater ved at offentliggøre retningslinjer for god praksis<sup>29</sup>. En række havne har allerede vedtaget planer for en bedre forvaltning af deres miljøfodaftryk, og sådanne initiativer bør fremmes.

Havne bør overveje at belønne operatører, som foregriber eller overgår anvendelsen af obligatoriske miljøstandarder, og fremme brugen af dør-til-dør energieffektive logistikkæder med lave emissioner, f.eks. nærskibsfart. Selv om de eksisterende ordninger<sup>30</sup>, der er indført på frivillig basis af en række havne for at forbedre deres miljøomdømme, fortsat bør have

<sup>28</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/guidance\\_doc.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/guidance_doc.pdf)  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/comm\\_sec\\_2011\\_0319.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/comm_sec_2011_0319.pdf)

<sup>29</sup> ESPO Green guide

<sup>30</sup> Differentiering på grundlag af Environmental Ship Index-ordningen (Belgien, Frankrig, Tyskland og Nederlandene), Green Award-certifikat (Letland, Litauen, Nederlandene og Portugal) eller gennem rabatter knyttet til udledningen af NOx/SOx eller ved at opkræve en svovlavgift (Sverige).

støtte, ville en mere konsekvent anvendelse af miljødifferentierede havneinfrastrukturafgifter på europæisk eller regionalt plan medvirke til at øge deres effektivitet.

#### ***Foranstaltning 8***

*For at opmuntre til en mere konsekvent anvendelse af miljødifferentierede havneinfrastrukturafgifter vil Kommissionen foreslå principper for miljørelaterede afgifter og fremme udvekslingen af god praksis senest i 2015.*

*Kommissionen har til hensigt at revidere direktivet om modtagefaciliteter i havne i 2013/2014 med det formål at forbedre systemets effektivitet og virksomhed.*

### **3.6. Tilskynde til innovation**

I de senere år har den globale havnesektor ændret sig væsentligt. Havne bliver mere og mere afhængige af teknologiske innovationer i hele logistikkæden.

Europæiske havnes konkurrencedygtighed vil afhænge af deres evne til at indføre nyskabende teknologi, organisation og ledelse. Deres kritiske rolle som multimodale trafikcentre gør, at der er behov for innovative og effektive forbindelser på tværs af transportformerne og brug af forvaltningsværktøjer, som yderligere øger deres tiltrækningskraft.

Forskning kan også anvendes som et middel til at tackle sociale problemstillinger. Det kan være lige fra sundheds- og sikkerhedsrisici for havnearbejdere (f.eks. virkningen af desinfektion af containere) til behovet for at forvalte og mindske virkningerne af havneaktiviteter på miljøet og byområder.

Som led i gennemførelsen af Horisont 2020-programmet om støtte til forskning, udvikling og innovation fra 2014 til 2020 vil Kommissionen foreslå prioriterede indsatsområder, hvor EU-støtte kan overvejes.

## **4. KONKLUSION**

Havnene kan bidrage væsentligt til den økonomiske genopretning og de europæiske industriars langsigtede konkurrenceevne på verdensmarkederne og samtidig til værditilvækst og beskæftigelse i alle EU's kystområder. Havnene vil få en central rolle i udviklingen af et effektivt og bæredygtigt transeuropæisk net ved at diversificere valgene af transportform og bidrage til multimodal transport.

I dag står den europæiske havnepolitik ved en skillevej. Nogle af de europæiske havne fungerer udmærket, medens mange andre havne har strukturelle problemer som f.eks. utilstrækkelige forbindelser til baglandet, manglende gennemsigtighed i anvendelsen af offentlige midler, hindringer for markedsadgang, forældet forvaltningspraksis og overdrevent bureaukrati. Det er på høje tid at gøre noget ved disse langvarige problemer.

For at overvåge fremskridtene med at gennemføre denne reviderede europæiske havnepolitik har Kommissionen iværksat et projekt<sup>31</sup>, som starter inden udgangen af 2013, og som går ud på at udvikle og indsamle en række generelle europæiske indikatorer for havnes præstationer.

Den forordning, som forelægges Europa-Parlamentet og Rådet parallelt med denne meddelelse, har til formål at tackle de centrale spørgsmål vedrørende adgang til markedet for havnetjenester og havnes finansielle gennemsigtighed og autonomi. Kommissionen vil give feedback, i form af en rapport om anvendelsen og virkningerne af denne forordning, senest tre år efter dens ikrafttræden.

<sup>31</sup> Under det syvende F&U-rammeprogram — Indkaldelse af forslag 2013.

Kommissionen vil tage fat på de resterende problemer ved hjælp af følgende målrettede aktioner, der hører under Kommissionens kompetence:

- fuldt ud anvende de nye TEN-T-retningslinjer og EU's finansielle instrumenter til at forbedre havnenes forbindelser til deres bagland og fremme den europæiske havnepolitik
- overvåge, at EU's aktuelle lovgivning, der gælder for koncessioner og havne, anvendes korrekt
- bidrage med den nødvendige administrative og tekniske støtte til den sociale dialog på EU-plan, idet der gøres status over fremskridtene i 2016
- foreslå nye initiativer om yderligere forenkling af de administrative procedurer i havne, herunder navnlig toldprocedurer
- fremme miljøteknologi og nærskibsfart gennem fælles principper for differentierede havneinfrastrukturafgifter.

Kommissionen overvåger fremskridtene i forhold til gennemførelsen af de politiske mål, der er defineret i denne meddelelse, herunder især fremskridt med at udvikle multimodale forbindelser til havnenes bagland, modernisere havnetjenesterne og tiltrække investeringer.