



Bruxelles, den 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel  
gennemsigtighed for havne**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1.1 Baggrund

Europa er en af de travleste havne regioner på verdensplan. Samtidig er havnesektoren meget heterogen med havne af vidt forskellig type og organisation. Denne forordning respekterer mangfoldigheden og har ikke til formål at indføre en enhedsmodel for havne.

Der findes over 1 200 kommercielle havne på ca. 70 000 km EU-kyst. I 2011 passerede ca. 3,7 mia. ton gods gennem de europæiske havne (mere end 60 000 handelsskibe anløb havnene).

EU er stærkt afhængig af sine havne, når det gælder handelen med resten af verden, men havnene spiller også en central rolle for det indre marked. Nærskibsfarten tegner sig for 60 % af den last, der passerer gennem EU's havne. Havnene er centrale knudepunkter i EU's intermodale transportkæder med nærskibsfart som et alternativ til overfyldte landtransportruter eller som en måde at forbinde afsidesliggende områder eller ømråder.

For så vidt angår passagertransport, havde EU's havne 385 mio. sejlende passagerer i 2011.

Havneaktiviteter bidrager direkte til beskæftigelse, udefrakommende investeringer og vækst i BNP. 2 200 havneoperatører beskæftiger i øjeblikket ca. 110 000 havnearbejdere. Havne står for i alt op til 3 mio. (direkte og indirekte) arbejdspladser i de 22 maritime medlemsstater og er en vigtig kilde til skatteindtægter for lokale, regionale eller nationale myndigheder.

96 % af alt gods og 93 % af alle passagerer gennem EU's havne passerer gennem de 319 søhavne, der er udpeget i Kommissionens forslag om retningslinjer for det transeuropæiske transportnet (TEN-T)<sup>1</sup>.

#### 1.2 Udfordringer

Behovet for at udvikle forbindelserne til baglandet er identificeret som en central udfordring og allerede er behandlet i TEN-T-politikken, men der er andre vigtige problemstillinger i forbindelse med TEN-T-havnene, som endnu ikke er afklaret. For det første den omstændighed, at det ikke er alle TEN-T-havnene, der aktuelt tilbyder samme høje serviceniveau. For det andet er de nuværende havneforvaltningsrammer ikke i alle tilfælde tilstrækkeligt attraktive for investorer. Samlet set giver det fem specifikke udfordringer:

##### *1.2.1 Ikke-optimale havnetjenester og havneoperationer i nogle TEN-T-søhavne*

Effektive havnetjenester er afgørende for TEN-T-søhavnenes præstationer. Kommissionen har sammen med sektoren identificeret tre forhold, som kan forhindre havnetjenester i at blive organiseret på den bedst mulige måde: 1) for mange af havnetjenesterne er der kun et svagt konkurrencepres som følge af begrænsninger for markedsadgang; 2) monopol- eller oligopolrettigheder, der, selv om de er begrundet i en række situationer, kan føre til markedsmisbrug og 3) i nogle havne har brugerne en for stor administrativ byrde som følge af manglende koordinering havnene imellem.

##### *1.2.2 Havneforvaltningsrammerne er ikke tilstrækkelig attraktive for investeringer i alle TEN-T-søhavne*

De investeringer, der er nødvendige for at tilpasse havnekapaciteterne til skiftende behov, er kun mulige inden for en stabil politisk og lovgivningsmæssig ramme, som mindsker

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 650 final/2. Det endelige antal TEN-T-havne vil afhænge af udfaldet af den igangværende lovgivningsprocedure.

økonomisk usikkerhed og sikrer ensartede vilkår. En sådan ramme synes dog ikke at findes i alle TEN-T-havne. Det skyldes flere faktorer: a) den retlige usikkerhed på grund af de markedsbegrænsninger, der er nævnt i det foregående, og b) behovet for bedre infrastrukturplanlægning, som kan afhjælpes gennem strengere TEN-T-regler.

Men der er to andre grundlæggende forhold, som forklarer det aktuelle ikke-attraktive investeringsklima i flere TEN-T havne: 4) uklare finansielle relationer mellem de offentlige myndigheder, havnens forvaltningsorgan og leverandører af havnetjenester og 5) havnenes svage autonomi til at fastlægge infrastrukturafgifter og uigennemsigtige forbindelser til omkostningerne forbundet med adgangen til infrastruktur i havne.

### **1.3 Formål**

Formålet er at bidrage til at opfylde målet om en mere effektiv, sammenhængende og bæredygtig funktion af TEN-T ved at skabe en ramme, som forbedrer effektiviteten i alle havne og hjælper dem med at håndtere forandringerne inden for transport og logistik. TEN-T-havne skal bidrage til at udvikle nærskibs fart som en del af intermodale ruter og dermed bidrage til bæredygtig transport, som er et af de vigtige mål i hvidbogen om transportpolitik, og bidrage til EU 2020-strategien for en ressourceeffektiv vækst, der stimulerer vækst i samhandelen og fragt.

Initiativet sikrer en god afvejning mellem lovgivningstiltag og en blødere tilgang, f.eks. den sociale dialog. Det har været muligt at fokusere forordningen på foranstaltninger med en stor EU-merværdi som følge af intensive og emneorienterede drøftelser med interesseparterne. Forordningen sikrer, at allerede velfungerende havne ikke pålægges ekstra byrder, og at andre havne får de rette vilkår til at tackle deres strukturelle problemer.

### **1.4 Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget er i overensstemmelse med den politik, som Kommissionen har meddelt i hvidbogen om transport (2011), og det blev eksplicit bebudet under afsnittet et fælles europæisk transportområde og markedsadgang til havne. Det fremgår klart af hvidbogen, at Kommissionen har til hensigt at gennemgå begrænsninger for levering af havnetjenester og at øge gennemsigtigheden, når det gælder havnes finansiering, og tydeliggøre, hvor offentlige midler til de forskellige havneaktiviteter ender, med henblik på at undgå konkurrencefordrejning. Forslaget er også blevet udpeget som et af de centrale tiltag i akten for det indre marked II og vil bidrage til færdiggørelsen af EU's indre marked.

Forslaget kompletterer og supplerer igangværende politikker eller forslag, der allerede er fremsat: Forslagene om de transeuropæiske retningslinjer og Connecting Europe-faciliteten, som er rammerne for støtte til udviklingen af forbindelser til havnenes bagland, et forslag til direktiv om tildeling af koncessioner, som gælder for koncessioner i havne, og det forberedende arbejde vedrørende Blue Belt-initiativet om forenkling af toldprocedurer, som anvendes på EU-varer, der transporteres af skibe, som anløber EU-havne.

Forslaget gælder for alle havnene i det transeuropæiske transportnet, da de i sagens natur alle spiller en væsentlig rolle i det europæiske transportsystem, enten med sigte på at lette udvekslingen mellem medlemsstaterne eller på at forbedre den regionale adgang til ømråder og fjerntliggende områder. Det bør dog understreges, at principperne om ikke-forskelsbehandling og fri etableringsret i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og konkurrencereglerne også gælder for de andre havne, der, selv om de ikke udgør del af det transeuropæiske netværk kan spille en vigtig rolle lokalt eller for andre sektorer end transportsektoren, f.eks. fiskeri og turisme. Medlemsstaterne kan beslutte også at anvende den foreslåede forordning på disse havne.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEPARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **2.1 Høring af interesseparter**

GD MOVE har ført en løbende dialog med de nationale administrationer med ansvar for havnepolitik (transportministerierne). Der er afholdt møder med de vigtigste erhvervssammenslutninger i havnesektoren, bl.a.: havneforvaltningsorganer (ESPO), private terminaloperatører (FEPORT), indlandshavne (EFOIP), redere (ECSA), lodser (EMPA), bugserbådsejere og -operatører (ETA), leverandører af fortøjningstjenester (EBA), skibsagenter (ECASBA), befragtere (ESC), oprensningsskibe (EUDA) og leverandører af logistik-tjenester (CLECAT). GD MOVE afholdt også møder med de to vigtigste sammenslutninger af havnearbejdere, International Dockers Council (IDC) og havnearbejdersektionen i Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF). Et sektordialogudvalg kunne ikke høres, da det stadig er under oprettelse.

Det forberedende arbejde blev understøttet af en økonomisk undersøgelse af europæiske havnes kvalitet og effektivitet. Arbejdet tog hensyn til intensiv forskning i transportøkonomi, havne og logistik og involverede flere drøftelser med branchen og forskere.

Interesseparterne er blevet hørt i vid udstrækning gennem to online-undersøgelser og en åben interesseparts-konference i Bruxelles (25.-26. september 2012). En afsluttende målrettet offentlig høring, hvor de vigtige problemstillinger blev fremlagt, og mulige løsninger og deres eventuelle konsekvenser blev drøftet, blev afholdt den 18. januar 2013. De vigtigste resultater af høringsprocessen (2012-2013) kan sammenfattes således:

- Alle interesseparterne understregede, at der er behov for stabile og ensartede vilkår, både for konkurrencen mellem havnene, men også konkurrencen mellem leverandører af samme havnetjeneste inden for én havn. Alle interesseparter lagde vægt på, at der er brug for retssikkerhed og et forretningsvenligt miljø med mindst mulige administrative byrder.
- Der er en stor bekymring over unfair konkurrence mellem havne i forbindelse med offentlig finansiering af havneinfrastruktur. Medlemsstaterne og havneforvaltningsorganerne anmoder om en streng kontrol af statsstøtte.
- En stor del af brugerne af havnetjenester, befragterne og eksport/importvirksomheder mener, at havnetjenesterne i mange af EU's havne ikke er tilfredsstillende, når det gælder pris, kvalitet og administrativ byrde.
- 30 % af de europæiske havneforvaltningsorganer mener ikke, at den nuværende situation er tilfredsstillende. De fleste af dem er dog imod indførelse af EU-procedurer, som begrænser de offentlige myndigheders muligheder for at tildele kontrakter og udstede tilladelser til leverandører af havnetjenester ved direkte tildeling. Anvendelse af EU's koncessionsregler på visse kontrakter, der tildeles i havne, er et meget kontroversielt anliggende i nogle medlemsstater.
- Havnearbejdernes faglige organisationer er voldsomt imod EU-bestemmelser, som rører ved havnearbejdernes nuværende arbejdsaftaler i visse medlemsstater. Repræsentanterne for lodstjenester fremfører, at lodstjenester - selv om de ydes mod vederlag - ikke er en økonomisk ydelse og ikke bør være underlagt konkurrence.
- De fleste interesseparter er enige om, at EU's havnesystem må udvikle og tilpasse sig de store udfordringer såsom knappe finansieringskilder, konkurrenceevne over for havne i tilgrænsende tredjelande og andre verdensregioner, skabelse af værditilvækst

og beskæftigelse samt håndtering af miljøvirkningerne. De er alle enige om, at det er vigtigt at sikre og, om muligt, at øge EU-støtten til havne og søtransport.

## **2.2 Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen pegede på fem operationelle mål, der vedrører de to vigtigste udfordringer, der er omhandlet i det foregående.

### *2.2.1 Modernisering af havnetjenester og -operationer:*

En række TEN-T-havne burde kunne håndtere eller tiltrække mere fragt og passagerer med den nuværende infrastruktur, hvis de optimerer deres havnetjenester og -operationer. Det fører frem til tre operationelle mål:

- (1) Klarlægge og lette adgangen til markedet for havnetjenester:

Målet er at mindske adgangsbegrænsninger for markedet for havnetjenester og samtidig klarlægge og fjerne den nuværende retsikkerhed, der skyldes horisontale regler i traktaten og regler for offentlige indkøb.

- (2) Forhindre udpegede havnetjenesteleverandørers markedsmisbrug:

Målet er at sikre, at udpegede tjenesteleverandører tilbyder deres tjenester på en omkostningseffektiv måde, samtidig med at de varetager deres opgaver og eventuelt deres public service-forpligtelser, navnlig inden for sikkerhed, beskyttelse og miljø.

- (3) Forbedre koordinationsmekanismerne i havnene:

Målet er at lette en gnidningsløs drift for befragtere, leverandører af logistiktjenester og godsejere, så tid og omkostninger i forbindelse med brug af havnen nedbringes. Koordineringsindsatsen bør også gavne virksomheder etableret i havnen, fremme synergivirkninger og undgå dobbeltarbejde ved betjening af de samme kunder

### *2.2.2 Rammebetingelser, der kan tiltrække investeringer i havne:*

En anden ting er større finansiel gennemsigtighed og autonomi for havne, som burde skabe lige vilkår for alle, fremme en mere effektiv prissætning og i sidste ende at tiltrække flere investeringer. Det fører frem til yderligere to operationelle mål:

- (4) Tydeliggøre de finansielle relationer mellem de offentlige myndigheder, havneforvaltningsorganerne og leverandører af havnetjenester:

Målet er at sikre finansiel gennemsigtighed for så vidt angår, hvad der er myndighedsopgaver, og hvad der er kommerciel drift, således at havne og leverandører af tjenesteydelser ikke har en unfair konkurrencefordel.

- (5) Sikre autonomt fastsatte og gennemsigtige havneinfrastrukturafgifter:

Målet er en mere effektiv anvendelse af infrastruktur og mere økonomisk fornuft ved planlægning, investering, vedligehold og drift i forbindelse med havneinfrastruktur og samtidig give mulighed for miljø- og samfundsmæssige prissignaler.

På dette grundlag er 4 løsningsmodeller blevet overvejet:

- (1) Politikpakke 1: "Gennemsigtighed"

Den første pakke af politikker (PP1) anvender en blød foranstaltning (ikke-bindende meddelelse) til at klarlægge og lette adgangen til markedet for havnetjenester. Der indføres dog bindende bestemmelser, hvis der er tale om monopol eller oligopol: i disse tilfælde bør tjenesterne være underlagt prisovervågning for at undgå ekstremt forhøjede eller diskriminerende takster. Finansieringen og fastlæggelsen af havneafgifter er overladt til de

kompetente myndigheder på betingelse af grundlæggende gennemsigtighed. Koordinering af tjenesteydelserne inden for havnen garanteres af et havnebrugerudvalg.

(2) Politikpakke 2: "Reguleret konkurrence"

Den anden pakke af politikker (PP2) indfører princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i henhold til en ordning med reguleret markedsadgang. Ved denne regulerede markedsadgang kan den fri udveksling af tjenesteydelser begrænses, hvis det er begrundet ud fra pladsmangel på havneområdet eller af hensyn til public service-forpligtelser (disponibilitet, tilgængelighed osv.). I sådanne tilfælde skal nytildelte og udpegede tjenesteydelser gennem et offentligt udbud, og hvis der er tale om en intern operatør, begrænses leveringen til dennes egen eller egne havne. Tjenesteydelser i en monopol- eller oligopolsituation er underlagt prisovervågning. Gennemsigtigheden af finansielle forbindelser mellem offentlige myndigheder, havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester tilgodeses af særskilte regnskaber, og der er forskrifter, som knytter havneinfrastrukturaksterne sammen med de faktiske omkostninger. Koordinering af tjenesteydelserne inden for havnen lettes af et havnebrugerudvalg.

(3) Politikpakke 2a: "Reguleret konkurrence og havneautonomi"

Politikpakke 2a (PP2a) omfatter PP2 med følgende afvigelser:

Forpligtelsen til at benytte sig af offentlige udbud i tilfælde af pladsmangel eller public service-forpligtelser gælder ikke kun for nye kontrakter, men også i tilfælde af væsentlige ændringer i eksisterende kontrakter. Tilsyn med leverandører af havnetjenester i monopolstilling er ikke helt så omfattende: det gælder kun for de markeder, der ikke kan anfægtes, dvs. de markeder, hvor der ikke sker offentligt udbud. Havnene får større autonomi, når det gælder infrastrukturafgifter, hvor de, i stedet for at få pålagt, at taksterne skal være knyttet til de faktiske omkostninger, selv kan fastlægge strukturen og niveauet for havneafgifterne, forudsat at takstpolitikken er gennemsigtig. Dette tiltag opmuntrer også til at differentiere mellem skibe på grundlag af deres miljøpræstationer.

(4) Politikpakke 3: "Fuld konkurrence og havneautonomi"

Den tredje pakke af politikker (PP3) bygger på PP2a, men pålægger derudover en forpligtelse til, at der skal være mindst to konkurrerende og uafhængige leverandører af hver havnetjeneste, hvis antallet af leverandører er begrænset som følge af pladsmangel. Der ville også være en funktionel/reblig adskillelse. Denne adskillelse ville føre til flere aktører i havnen: det vil være nødvendigt at styrke havneforvaltningsorganernes centrale koordinerende rolle for at sikre, at havnen fungerer godt. Ligesom i PP2a kan hvert havneforvaltningsorgan selv fastlægge strukturen og niveauet for havneafgifterne i henhold til sin egen forretningspraksis.

Efter analyse af de forskellige muligheder og deres potentielle virkninger mener Kommissionen, at den bedste løsning vil være PP2a med en variant for godshåndterings- og passagertjenester. Hvad angår foranstaltninger i forbindelse med markedsadgangen til godshåndterings- og passagertjenester, er der ikke noget behov for at foreslå nye retlige bestemmelser. De nuværende regler og krav vil blive tydeliggjort i en meddelelse. Regler om prisovervågning i monopol- eller oligopolsituationer og om gennemsigtighed af regnskaber vil dog også gælde for godshåndterings- og passagertjenester.

I konsekvensanalysen fremhæves de potentielle fordele i form af omkostningsbesparelser (10 mia. EUR frem til 2030), udvikling af nærskibsfarten, mindre belastning af vejnettet og jobskabelse. Konsekvensvurderingen viser, at dette forslag ikke medfører direkte væsentlige ændringer af den administrative byrde i havne. Indførelse af den frie udveksling af tjenesteydelser vil reducere de administrative omkostninger for havnene, men overvågningen

af priserne i visse tilfælde og høring af brugere kan medføre nye administrative byrder. Det skal dog understreges, at dette forslag ved at ophæve restriktioner indirekte vil bidrage til forenkling. Yderligere forenklingstiltag vil blive foreslået i det kommende Blue Belt-initiativ.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

#### **3.1 Resumé af de foreslåede foranstaltninger**

Forslaget indeholder følgende hovedelementer:

- Forordningen gælder for alle de søhavne, der er udpeget i Kommissionens forslag om retningslinjer for det transeuropæiske transportnet.
- Fri udveksling af tjenesteydelser kommer til at gælde for havnetjenester. En havns forvaltningsorganer kan dog fastsætte minimumskrav for leverandørerne af specifikke havnetjenester. Hvis der pålægges krav, må disse krav kun vedrøre erhvervmæssige kvalifikationer, det påkrævede udstyr eller sikkerhed til søs, generel sikkerhed og beskyttelse i havnen og relevante miljøkrav. Kravene bør ikke anvendes som et middel til indirekte at indføre hindringer på markedet, og kriterierne bør derfor være objektive og forholdsmæssige, så der sikres en fair behandling af alle operatører, både nuværende og potentielle nye operatører. Potentielle operatører bør have adgang til uddannelse for at opnå den relevante specifikke viden om lokale forhold.
- Ovennævnte bestemmelse vil ikke blive pålagt godshåndteringstjenester og passagerterminaler. Disse tjenester er ofte organiseret ved hjælp af koncessionskontrakter, som falder ind under anvendelsesområdet for det kommende direktiv om tildeling af koncessionskontrakter, som Kommissionen har foreslået<sup>2</sup>. Hertil kommer, at yderligere lovbestemmelser kan underminere bestræbelserne for at indlede en social dialog på EU-plan. I modsætning til lodstjenester i forbindelse med ankomst til og afgang fra havne har lodsning i rum sø ingen direkte indvirkning på havnens effektivitet og behøver derfor ikke være omfattet af denne forordning.
- Hvis det er relevant, kan retten til fri udveksling af tjenesteydelser være omfattet af en begrænsning af antallet af tjenesteleverandører. Denne begrænsning bør være baseret på to elementer: enten hvis der er tale om pladsmangel eller -forbehold, som, hvis de er klart dokumenteret i en formel havneudviklingsplan, kan berettige til at begrænse antallet af aktive operatører inden for havneområdet, eller hvis der er tale om en public service-forpligtelse, som er pålagt en operatør, og hvis mål bør være tydelige og offentliggjort.
- En medlemsstat bør have mulighed for at udpege myndigheder, der har beføjelse til at pålægge public service-forpligtelser i overensstemmelse med de gældende statsstøtteregler. Public service-forpligtelser skal være klart definerede, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og kontrollerbare, og de skal vedrøre havnetjenestens disponibilitet (uafbrudt), tilgængelighed (for alle brugere) eller overkommelige pris (for visse kategorier af brugere).
- I forbindelse med public service-forpligtelser, der pålægges af en kompetent myndighed i en havn eller i flere havne, vil en sådan myndighed have mulighed for selv at organisere og kommercielt udnytte specifikke havnetjenester, forudsat at

---

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

myndighedens aktiviteter begrænses til den eller de havne, hvor den pålægger public service-forpligtelser.

- Arbejdstagernes rettigheder bør sikres, og medlemsstaterne bør have mulighed for at styrke disse rettigheder yderligere i forbindelse med overførsel af virksomheder og de pågældende ansatte i den tidligere virksomhed.
- I tilfælde, hvor havnens forvaltningsorgan får offentlige tilskud, skal der være en gennemsigtig regnskabsføring for at påvise en effektiv og hensigtsmæssig anvendelse af de offentlige midler.
- I tilfælde, hvor en udpeget leverandør af havnetjenester ikke har været igennem en procedure med offentligt udbud, og i tilfælde af interne operatører, bør det sikres, at prisen for tjenesteydelsen er gennemsigtig, ikke-diskriminerende, og at den er i overensstemmelse med normale markedsvilkår, herunder navnlig at den samlede pris ikke overstiger de samlede omkostninger plus en rimelig fortjeneste.
- Havnens forvaltningsorganer skal fastlægge havneinfrastrukturafgifter autonomt og efter egne forretnings- og investeringsstrategier.
- Havneinfrastrukturafgifterne kan differentieres i overensstemmelse med forretningspraksis, f.eks. for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet.
- Der oprettes et rådgivende havnebrugerudvalg i hver havn. Dette udvalg vil samle repræsentanter for operatører af søfartøjer, godsejere eller andre havnebrugere, der opfordres til at betale en havneinfrastrukturafgift eller et havnetjenestegebyr. Udvalget skal høres om strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifterne og i visse tilfælde havnetjenestegebyrerne.
- Havnens forvaltningsorgan skal konsultere interesseparterne, såsom virksomheder, der er etableret i havnene, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne, om spørgsmål som koordinering af havnetjenester, forbindelser til baglandet eller administrative procedurer.
- Medlemsstaterne sikrer, at en uafhængig tilsynsmyndighed overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af denne forordning. Det kan være et bestående organ. De forskellige uafhængige nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og arbejder tæt sammen med henblik på gensidig bistand i deres opgaver.

### **3.2 Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

### **3.3 Nærhedsprincippet**

Artikel 58, 90 og 100 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde udvider målene for et ægte indre marked til også at omfatte havne i forbindelse med den fælles transportpolitik.

Langt størstedelen af den handel ad søvejen, der håndteres i TEN-T-havne, er en følge af samhandel mellem medlemsstaterne eller på internationalt plan. Havne har en klar europæisk funktion, da ca. ét ud af hver to tons gods, som håndteres i havnene, enten ad søvejen eller



over land, sendes til eller kommer fra en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor havnen, som varerne passerer igennem, er beliggende<sup>3</sup>. Medlemsstaternes foranstaltninger alene kan ikke sikre lige konkurrencevilkår på EU's indre marked, og de kan heller ikke iværksætte foranstaltninger, som forbedrer præstationerne i havne, som ligger i samme transeuropæiske korridor, men i andre medlemsstater.

Selv om det anerkendes, at havnesektoren er af en særlig karakter og har en lang lokalhistoriske og kulturel betydning, er det foreslåede initiativ som følge af hensynet til det indre marked, netværkseffekter og den internationale dimension af havnesektoren i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **3.4 Proportionalitetsprincippet**

Forordningen dækker kun TEN-T-søhavne. Det vil sikre proportionaliteten for så vidt som det undgås at pålægge unødvendige regler for helt små havne, der ikke spiller en vigtig rolle i det europæiske transportsystem. TEN-T-søhavnene håndterer derimod langt størstedelen af trafikken og er pr. definition afgørende for den internationale og intra-europæiske samhandel og dermed for det europæiske indre marked og/eller samhørigheden i EU. TEN-T-havne er desuden berettiget til at modtage EU-støtte.

Anvendelsesområdet er ikke blevet yderligere begrænset til de centrale havne for ikke at skabe konkurrenceforvridning mellem centrale havne og andre TEN-T-havne. Desuden forudsætter et velfungerende netværk både centrale havne (typisk knudepunkt) og ikke-centrale TEN-T-havne, som sørger for den regionale fordeling.

### **3.5 Valg af instrument**

Medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder har traditionelt været hovedaktørerne, når det gælder udvikling og forvaltning af havneinfrastruktur, men denne situation er gradvis ved at ændre sig. Transportoperatører, selvstændige offentlige organer og myndigheder og andre offentlige og private organer er også blevet vigtige aktører i udviklingen, forvaltningen og organiseringen af havne. Det er derfor vigtigt at sikre, at lovgivningen om markedsadgang til havnetjenester og finansiell gennemsigtighed for havne gælder for alle. Derudover bør lovgivningen i sin helhed have direkte bindende virkning for at sikre en ensartet anvendelse og håndhævelse samt lige vilkår på det indre marked. Kommissionen har derfor valgt en forordning som passende retsakt i forbindelse med dette forslag. Det vil også forhindre, at medlemsstaterne og Kommissionen pålægges ekstra administrative byrder.

### **3.6 Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede forordning er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

---

<sup>3</sup> Som følge af samhandel mellem medlemsstaterne og handel mellem en medlemsstat og et land uden for EU gennem en anden medlemsstat.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,  
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>4</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>5</sup>,  
 efter den almindelige lovgivningsprocedure og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er behov for en fuld integration af havnene i sammenhængende logistikkæder og transportruter for at bidrage til vækst og en mere effektiv udnyttelse og funktion af det transeuropæiske transportnet og det indre marked. Det forudsætter moderne havnetjenester, som bidrager til en effektiv udnyttelse af havnene og et gunstigt klima for investeringer i udvikling af havnene i overensstemmelse med nuværende og fremtidige transport- og logistikkrav.
- (2) I meddelelsen om akten for det indre marked II: Sammen om fornyet vækst<sup>6</sup> har Kommissionen gjort opmærksom på, at søtransportens attraktivitet er afhængig af disponibilitet, effektivitet og pålidelighed af havnetjenester, og at der er et kraftigt behov for at tage forskellige spørgsmål op, f.eks. om gennemsigtigheden i den offentlige finansiering og havneafgifter, bestræbelser på forenkling i havnene og gennemgang af begrænsninger for levering af tjenesteydelser i havnene.
- (3) Lettere adgang til tjenesteydelser i havne på EU-plan og indførelse af finansiel gennemsigtighed og autonomi for søhavne vil forbedre kvaliteten og effektiviteten af tjenesteydelser for havnebrugerne, medvirke til at skabe et erhvervs-klima, der er mere gunstigt for investeringer i havne, og derved bidrage til at nedbringe omkostningerne for transportbrugere og fremme nærskibsfart og en bedre integration af søtransport med jernbane-, indre vandvejs- og vejtransport.

---

<sup>4</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>5</sup> EUT C ...af ..., s. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final, af 3.10.2012.

- (4) Langt størstedelen af EU's skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne. For at nå målet med denne forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør denne forordning gælde for havnene i det transeuropæiske transportnet, som alle spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi havnen håndterer mere end 0,1 % af EU's samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til ømråder og fjerntliggende områder; medlemsstaterne kan dog beslutte at anvende denne forordning på andre havne også. Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havnene, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havnene, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.
- (5) Formålet med artikel 56 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er at fjerne restriktioner for friheden til at levere tjenesteydelser i Unionen. I overensstemmelse med artikel 58 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør dette ske inden for rammerne af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, især artikel 100, stk. 2.
- (6) Egenlevering af tjenesteydelser, som indebærer, at rederier eller leverandører af havnetjenester beskæftiger personale efter eget valg og selv leverer deres havnetjenester, er reguleret i en række medlemsstater af sikkerhedsmæssige eller sociale grunde. De interesseparter, der blev hørt af Kommissionen under udarbejdelsen af forslaget, understregede, at indførelse af en generel mulighed for egenlevering af tjenesteydelser på EU-plan ville kræve yderligere regler om sikkerhed og sociale spørgsmål for at undgå eventuelle negative virkninger på disse områder. Det forekommer derfor hensigtsmæssigt ikke at regulere dette spørgsmål på EU-plan i denne omgang og at overlade det til medlemsstaterne, om egenlevering af tjenesteydelser skal reguleres eller ej. Denne forordning bør derfor kun omfatte levering af havnetjenester mod betaling.
- (7) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnens forvaltningsorgan kunne kræve, at leverandører af havnetjenester kan påvise, at de opfylder visse minimumskrav til at levere den pågældende tjeneste på passende vis. Disse minimumskrav bør begrænses til klart definerede betingelser vedrørende operatørers faglige kvalifikationer, herunder i form af krav til uddannelse, og det nødvendige udstyr, for så vidt som disse krav er gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante for levering af den pågældende havnetjeneste.
- (8) At have det nødvendige udstyr til rådighed bør indebære, at en leverandør af havnetjenester ejer, lejer eller leaser det, og at leverandøren har direkte og uomtvistelig kontrol over udstyret, så det sikres, at udstyret er til rådighed, når der er brug for det.
- (9) Proceduren for at få tildelt retten til at levere havnetjenester, når der kræves overholdelse af minimumskrav, bør være gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende og bør give mulighed for, at leverandører af havnetjenester kan påbegynde leveringen af deres havnetjenester i tide.
- (10) En havn dækker et afgrænset geografisk område, så markedsadgangen bør i visse tilfælde være underlagt begrænsninger på grund af pladmangel, eller hvis arealer er forbeholdt en bestemt type aktiviteter i overensstemmelse med en formel udviklingsplan, som på en gennemsigtig måde fastlægger arealanvendelsen, og i overensstemmelse med relevant national lovgivning, såsom målene i lovgivning om fysisk planlægning af by- og landområder.

- (11) Enhver hensigt om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester bør offentliggøres på forhånd af den kompetente myndighed og bør være fuldt ud begrundet, så interesseparterne har lejlighed til at fremsætte bemærkninger. Kriterierne for enhver begrænsning bør være objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.
- (12) For at være åben og gennemsigtig bør proceduren for udvælgelse af leverandører af havnetjenester og resultatet heraf offentliggøres, og der bør være fuld dokumentation til rådighed for interesseparterne.
- (13) Udvalgsproceduren for leverandører af havnetjenester i tilfælde, hvor antallet af leverandører er begrænset, bør følge principperne og metoderne, der er fastlagt i direktiv.../... [koncession]<sup>7</sup>, herunder tærskelværdien og metoden til bestemmelse af værdien af kontrakterne samt definitionen af væsentlige ændringer og elementerne i tilknytning til kontraktens løbetid.
- (14) Anvendelse af public service-forpligtelser, som fører til en begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste, bør kun kunne begrundes med hensynet til den offentlige interesse for at sikre adgang til havnetjenesten for alle brugere, disponibiliteten af havnetjenester året rundt eller overkommelige priser for havnetjenesten for visse kategorier af brugere.
- (15) Hvor der er behov for at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester, kan medlemsstaten overdrage beslutningen om denne begrænsning til en anden myndighed for at beskytte konkurrencen. Enhver begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester bør ske i henhold til en procedure, der er åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende. Dette behøver dog ikke være tilfældet, hvis public service-forpligtelser overdrages direkte til en kompetent myndighed eller en intern operatør.
- (16) Forordningen udelukker ikke, at den kompetente myndighed kan give kompensation for opfyldelsen af public service-forpligtelser, forudsat at det sker i overensstemmelse med statsstøttereglerne. Hvis public service-forpligtelsen er en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse, bør det sikres, at der er overensstemmelse med Kommissionens afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for public service- ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse<sup>8</sup>, Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 af 25. april 2012 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse<sup>9</sup> og Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for public service-forpligtelser<sup>10</sup>.
- (17) Havnens forvaltningsorgan bør ikke diskriminere mellem leverandører af havnetjenester, herunder navnlig ikke til fordel for en virksomhed eller et organ, hvori det selv har interesser.
- (18) De kompetente myndigheder, der er udpeget i en medlemsstat, bør have mulighed for at beslutte at levere havnetjenester med en public service-forpligtelse selv eller direkte at overlade leveringen af sådanne tjenesteydelser til en intern operatør. Hvis en

---

<sup>7</sup> Forslag til direktiv om tildeling af koncessionskontrakter, KOM(2011) 897 endelig.

<sup>8</sup> EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3.

<sup>9</sup> EUT L 114 af 26.4.2012, s. 8.

<sup>10</sup> EUT C 8 af 11.1.2012.

kompetent myndighed beslutter selv at levere tjenesteydelsen, kan dette omfatte levering af tjenesteydelser via agenter, som er ansat hos den kompetente myndighed, eller som engageres af den kompetente myndighed. Når en sådan begrænsning anvendes i alle TEN-T-havne inden for en medlemsstats område, bør Kommissionen underrettes herom. I de tilfælde, hvor de kompetente myndigheder i en medlemsstat vælger en sådan løsning, bør de interne operatørers levering af havnetjenester være begrænset til den eller de havne, som de pågældende interne operatører er udpeget til. I sådanne tilfælde bør de havnetjenestegebyrer, der anvendes af en sådan operatør, desuden være underlagt overvågning af den uafhængige tilsynsmyndighed.

- (19) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning berører ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne. I tilfælde af en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, og hvor indgåelsen af en kontrakt om havnetjenester kan resultere i, at en anden leverandør af havnetjenester overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte leverandør anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. maj 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter<sup>11</sup>.
- (20) I mange havne anvendes koncessioner til at give leverandører af godshåndterings- og passagerterminaltjenester adgang til markedet. Denne type kontrakter vil blive omfattet af direktiv.../... [koncessioner]. Følgelig bør kapitel II i denne forordning ikke finde anvendelse på levering af godshåndterings- og passagertjenester, men medlemsstaterne bør fortsat frit kunne beslutte alligevel at anvende reglerne i kapitlet på disse to slags tjenester. For andre typer kontrakter, der anvendes af offentlige myndigheder til at give adgang til godshåndterings- og passagertjenester, har Den Europæiske Unions Domstol bekræftet, at de kompetente myndigheder skal overholde principperne om gennemsigtighed og ikke-diskrimination ved indgåelse af sådanne kontrakter. Disse principper gælder fuldt ud for leveringen af enhver havnetjeneste.
- (21) Finansielle forbindelser mellem søhavne, som modtager offentlige midler, og leverandører af havnetjenester på den ene side og offentlige myndigheder på den anden side bør være gennemsigtige for at sikre lige konkurrencevilkår og for at undgå markedsforvridninger. I denne forbindelse udvides ved denne forordning principperne om gennemskuelse i de økonomiske forbindelser i henhold til Kommissionens direktiv 2006/111/EF om gennemskuelsen af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelse i bestemte virksomheder<sup>12</sup> til at omfatte andre kategorier af modtagere, uden at dette berører direktivets anvendelsesområde.
- (22) Når en havns forvaltningsorgan modtager offentlige midler og samtidig fungerer som en leverandør af tjenesteydelser, må den pålægges en forpligtelse til at føre separate regnskaber for henholdsvis aktiviteter, der udføres i dets egenskab af havnens forvaltningsorgan, og aktiviteter på konkurrencemæssige betingelser for at sikre lige vilkår, gennemsigtighed i allokeringen og brugen af offentlige midler og for at undgå

---

<sup>11</sup> EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

<sup>12</sup> EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17.

markedsforvridninger. I alle tilfælde bør det sikres, at reglerne om statsstøtte er overholdt.

- (23) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester, der ikke er udpeget i overensstemmelse med en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure, indebærer en større risiko for prismisbrug på grund af deres monopol- eller oligopolstilling og det faktum, at deres marked ikke kan anfægtes. Det samme gælder for gebyrer, der pålægges af interne operatører i denne forordnings betydning. For sådanne tjenester bør der i mangel af fair markedsmekanismer være ordninger, som sikrer, at de gebyrer, der opkræves, afspejler de normale forhold for det pågældende marked, og at de fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.
- (24) Hvis de skal være effektive, bør havneinfrastrukturafgifterne for hver enkelt havn fastlægges på en gennemsigtig og autonom måde i overensstemmelse med den pågældende havns egen forretnings- og investeringsstrategier.
- (25) Det bør være tilladt at differentiere infrastrukturafgifterne for at fremme nærskibsfarten og tiltrække søfartøjer, hvis miljøpræstationer eller hvis energi- og kulstofeffektivitet i transportoperationerne, herunder navnlig de maritime transportoperationer på land og på havet, er bedre end gennemsnittet. Det burde yde et bidrag til miljø- og klimapolitikkerne og den bæredygtige udvikling af havnen og dens omgivelser, navnlig ved at bidrage til at mindske miljøfodaftrykket for de søfartøjer, der anløber og opholder sig i havnen.
- (26) Der bør findes passende faciliteter, som sikrer at de havnebrugere, som afkræves en havneinfrastrukturafgift og/eller et havnetjenestegebyr, rutinemæssigt konsulteres, når havneinfrastrukturafgiften og havnetjenestegebyret fastlægges og ændres. Havnens forvaltningsorganer bør også regelmæssigt høre andre interesseparter om centrale spørgsmål vedrørende en forsvarlig udvikling af havnen, dens resultater og dens evne til at tiltrække og generere økonomiske aktiviteter, f.eks. koordineringen af havnetjenester på havneområdet og effektive forbindelser til baglandet og de administrative procedurer i havne.
- (27) Der bør udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed - som kan være et allerede bestående organ - i hver medlemsstat for at sikre en korrekt og effektiv anvendelse af denne forordning.
- (28) De forskellige uafhængige tilsynsmyndigheder bør udveksle oplysninger om deres arbejde og samarbejde for at sikre en ensartet anvendelse af denne forordning.
- (29) Med henblik på at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige elementer af denne forordning og især for at fremme en ensartet anvendelse af miljøafgifter, styrke den EU-dækkende sammenhæng af miljøafgifter og sikre fælles afgiftsprincipper for at fremme nærskibsfarten bør beføjelsen til at vedtage retsakter tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (30) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør gennemførelsesbeføjelserne vedrørende passende ordninger for udveksling af

informationer mellem uafhængige rådgivende organer tillægges Kommissionen. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>13</sup>.

- (31) Målene for denne forordning, nemlig at sikre moderniseringen af havnetjenester og passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle havne i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension og deres internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime erhverv og kan derfor på grund af behovet for lige vilkår for alle i EU bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (32) I denne forordning overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender som EU-rettens almindelige principper —

---

<sup>13</sup> EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## **KAPITEL I – Genstand, anvendelsesområde og definitioner**

### *Artikel 1*

#### **Genstand og anvendelsesområde**

1. Ved denne forordning fastsættes:
  - (a) klare rammer for adgang til markedet for havnetjenester
  - (b) fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed og afgifter eller gebyrer, som skal anvendes af forvaltningsorganerne eller leverandørerne af havnetjenester.
2. Denne forordning finder anvendelse på følgende kategorier af havnetjenester, enten på havnens område eller på vandvejen til og fra havnene.
  - (a) bunkring
  - (b) godshåndtering
    - (c) oprensning
    - (d) fortøjning
    - (e) passagertjenester
    - (f) modtagefaciliteter i havne
    - (g) lodsning og
    - (h) bugsering.
3. Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, som er defineret i bilag I i forordning XXX [forordningen om TEN-T-retningslinjer].
4. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende denne forordning på andre havne. Når medlemsstaterne beslutter at anvende denne forordning på andre havne, underretter de Kommissionen om deres beslutning.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

1. "bunkring": levering af fast, flydende eller gasformigt brændstof eller enhver anden energikilde, der anvendes til fremdrift af søfartøjer eller til generel og specifik energiforsyning om bord på det søgående fartøj, medens det ligger i havn
2. "godshåndtering": organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, transport og midlertidig opbevaring af gods i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre merværditjenester i forbindelse med det håndterede gods
3. "oprensning": fjernelse af sand, sediment eller andre stoffer fra bunden af vandvejen til en havn for at søfartøjer kan få adgang til havnen; det omfatter både den



oprindelige materialefjernelse (uddybning) og oprensning for at holde vandveje tilgængelige

4. "væsentlig havnefacilitet": en facilitet, som der skal være adgang til for at kunne levere en havnetjeneste, og som ikke under normale markedsvilkår ville blive duplikeret
5. "havnens forvaltningsorgan" eller "havneforvaltningsorgan": ethvert offentligt eller privat organ som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte havneinfrastrukturen og havnetrafikken og at koordinere og om nødvendigt styre de forskellige operatørers aktiviteter i den pågældende havn
6. "fortøjning": tjenester i forbindelse med læggen til og fra kaj, som kræves for et søfartøj, der opankres eller på anden vis fastgøres til landjorden i havnen eller i vandvejene, som fører til havnen
7. "passagertjenester": organisation og håndtering af passagerer mellem søfartøjet og landjorden; det omfatter også behandling af personoplysninger og transport af passagererne til den relevante passagerterminal
8. "lodsning": sejlvejledningstjeneste til søfartøjer udført af en lods eller en lodsstation for at muliggøre fartøjets sikre ind- og udsejling i de vandveje, som giver adgang til havnen
9. "havneinfrastrukturafgift": en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnens forvaltningsorgan og betales af operatører af søfartøjer eller godsejere for brugen af faciliteter og tjenesteydelser, der gør det muligt for skibe at sejle ind og ud af havnen, herunder også vandvejene, som giver adgang til disse havne, samt for adgangen til ekspedition af passagerer og gods
10. "modtagefacilitet": enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan modtage driftsaffald eller lastrester fra skibe som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe<sup>14</sup>
11. "havnetjenestegebyr": et gebyr, der opkræves til fordel for en leverandør af havnetjenester og betales af brugerne af den relevante tjeneste
12. "havnetjenestekontrakt": en formel og juridisk bindende aftale mellem en leverandør af havnetjenester og en kompetent myndighed, hvorved myndigheden udpeger en leverandør af havnetjenester til at levere havnetjenester efter en procedure med henblik på at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester
13. "leverandør af havnetjenester": enhver fysisk eller juridisk person, som mod betaling leverer eller ønsker at levere en eller flere af de kategorier havnetjenester, der er opført i artikel 1, stk. 2
14. "public service-forpligtelse": et krav, som er defineret eller fastsat for at sikre levering af de havnetjenester af almen interesse, som en operatør på et rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår

---

<sup>14</sup> EUT L 332 af 28.12.2000, s. 81-90.

15. "nærskibstrafik": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser
16. "søhavn": et område, der består af et landareal og vand, og som er anlagt og udstyret på en sådan måde, at det først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer; og enhver anden nødvendig infrastruktur for transportvirksomhederne inden for havneområdet
17. "bugsering": en bugserbåds bistand til et søfartøj for at muliggøre sikker ind- eller udsejling til og fra havnen ved at hjælpe søfartøjet med at manøvrere
18. "vandvej, som giver adgang til en havn": adgang til havnen fra det åbne hav, såsom havneindsejlinger, sejlrender, floder, søkanaler og fjorde.

## **KAPITEL II — Markedsadgang**

### *Artikel 3*

#### **Fri udveksling af tjenesteydelser**

1. Fri udveksling af tjenesteydelser i søhavne, der er omfattet af denne forordning, gælder for de leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen, på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel.
2. Leverandører af havnetjenester har adgang til væsentlige havnefaciliteter det omfang, det er nødvendigt for at de kan udøve deres aktiviteter. Vilklårene for denne adgang skal være fair, rimelige og ikke-diskriminerende.

### *Artikel 4*

#### **Mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester**

1. Havnens forvaltningsorgan kan kræve, at leverandører af havnetjenester skal opfylde mindstekravene for at udføre de pågældende havnetjenester.
2. De mindstekrav, der er fastsat i stk. 1, kan kun vedrøre følgende aspekter, hvor det er relevant:
  - (a) de faglige kvalifikationer hos leverandøren af havnetjenester, dennes personale eller de fysiske personer, som faktisk og vedvarende forvalter aktiviteterne for leverandøren af havnetjenester
  - (b) det udstyr, der er nødvendigt for at kunne levere den relevante havnetjeneste under normale og sikre forhold, og hvorvidt udstyret kan vedligeholdes i tilstrækkelig grad
  - (c) overholdelsen af krav til søfartsikkerhed eller til sikkerhed og sikring i forbindelse med havnen, adgangen til havnen og havnens installationer og udstyr samt personers sikkerhed
  - (d) overholdelse af lokale, nationale, internationale og Unionens miljøkrav.
3. Mindstekravene skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante for den pågældende kategori og art af havnetjenester.
4. Hvor mindstekrav omfatter et specifikt lokalkendskab eller fortrolighed med lokale forhold, skal havnens forvaltningsorgan sikre, at der er passende adgang til relevant uddannelse på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, medmindre medlemsstaten sikrer tilstrækkelig adgang til sådan uddannelse.

5. I de i stk. 1 omhandlede tilfælde skal de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, og de nærmere regler for tildeling af retten til at levere havnetjenester i henhold til disse krav være offentliggjort af havnens forvaltningsorgan inden den 1. juli 2015, eller i tilfælde af mindstekrav, der finder anvendelse efter denne dato, mindst tre måneder før den dato, hvor kravene finder anvendelse. Leverandører af havnetjenester skal på forhånd underrettes om enhver ændring af kriterierne og proceduren.

#### *Artikel 5*

#### **Procedure til sikring af overholdelsen af mindstekravene**

1. Havnens forvaltningsorgan skal behandle leverandører af havnetjenester ens og handle på en gennemsigtig måde.
2. Havnens forvaltningsorgan skal tildele eller nægte retten til at levere havnetjenester på grundlag af de mindstekrav, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 4, senest en måned efter at have modtaget en anmodning om tildeling af en sådan ret. Afslag skal begrundes behørigt ud fra objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og forholdsmæssige kriterier.
3. Enhver begrænsning af varigheden af den beslutning, der træffes i henhold til stk. 2, kan kun begrundes ud fra typen og arten af havnetjenesten.

#### *Artikel 6*

#### **Begrænsninger af antallet af leverandører af havnetjenester**

1. Uanset artikel 3 kan havnens forvaltningsorgan begrænse antallet af leverandører af havnetjenester for en given havnetjeneste af en eller flere af de følgende grunde:
  - (a) mangel på landareal eller landareal forbeholdt til anden brug, forudsat at havneforvaltningsorganet kan påvise, at det pågældende areal er en væsentlig havnefacilitet i forbindelse med levering af den pågældende havnetjeneste, og at begrænsningen er i overensstemmelse med den formelle udviklingsplan for havnen som godkendt af havneforvaltningsorganet, og i givet fald eventuelle andre kompetente myndigheder i henhold til den nationale lovgivning
  - (b) public service-forpligtelser, jf. artikel 8, for så vidt udførelsen af forpligtelser, som er pålagt leverandører af havnetjenester, hindres, hvis der ikke er nogen begrænsning.
2. Havnens forvaltningsorgan offentliggør alle forslag om at anvende stk. 1 mindst seks måneder i forvejen med en begrundelse herfor og giver alle interesseparter mulighed for at fremsætte bemærkninger inden for en rimelig frist.
3. Havnens forvaltningsorgan offentliggør den vedtagne beslutning.
4. Når en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som forvaltningsorganet direkte eller indirekte udøver kontrollen over, kan medlemsstaten overlade vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en myndighed, som er uafhængig af havnens forvaltningsorgan. Hvis medlemsstaten ikke overlader vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en sådan myndighed, må antallet af leverandører ikke være mindre end to.

## Artikel 7

### Procedure for begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester

1. Enhver begrænsning af antallet af leverandører af en havnetjeneste i henhold til artikel 6 skal følge en udvælgelsesprocedure, som skal være åben for alle interesserede parter, ikke-diskriminerende og gennemsigtig.
2. Hvis den skønnede værdi af havnetjenesten overstiger den tærskel, der er fastsat i stk. 3, anvendes reglerne for tildelingsproceduren, de proceduremæssige garantier og den maksimale varighed af koncessionerne, jf. direktiv.../.... [koncessioner].
3. Tærskelværdien og metoden til at fastsætte værdien af havnetjenesten skal være kravene i de relevante og gældende bestemmelser i direktiv.../.... [koncessioner].
4. Den eller de udvalgte leverandører og havnens forvaltningsorgan indgår en havnetjenestekontrakt.
5. I forbindelse med denne forordning skal en væsentlig ændring, som defineret i direktiv.../... [koncessioner], af bestemmelserne i en havnetjenestekontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny havnetjenestekontrakt og kræver en ny procedure, jf. stk. 2.
6. Stk. 1 til 5 i denne artikel finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 9.
7. Denne forordning berører ikke direktiv .../... [koncessioner]<sup>15</sup>, direktiv .../....[offentlige forsyningsværker]<sup>16</sup> og direktiv .../... [offentlige indkøb]<sup>17</sup>.

## Artikel 8

### Forpligtelse til public service

1. Medlemsstaterne kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester public service-forpligtelser med henblik på at sikre:
  - (a) tjenestens disponibilitet uden afbrydelse døgnet rundt hele året
  - (b) tilgængelighed for alle brugere
  - (c) en rimelig pris for tjenesten for visse bruger kategorier.
2. De i stk. 1 omhandlede forpligtelser skal være klart definerede, gennemsigtige, ikke-diskriminerende og kontrollerbare, og de skal sikre lige adgang for alle leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen.
3. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder inden for deres område, som kan pålægge sådanne public service-forpligtelser. Havnens forvaltningsorgan kan være den kompetente myndighed.
4. Når den kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til stk. 3, er forskellig fra havnens forvaltningsorgan, udøver den kompetente myndighed de beføjelser, der er fastsat i artikel 6 og 7 vedrørende begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester på grund af public service-forpligtelser.

---

<sup>15</sup> Forslag til direktiv om tildeling af koncessionskontrakter, KOM(2011) 897 endelig.

<sup>16</sup> Forslag til direktiv om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester, KOM/2011/0895 endelig.

<sup>17</sup> Forslag til direktiv om offentlige indkøb, KOM/2011/0896 endelig.

5. Hvis en kompetent myndighed beslutter at pålægge public service-forpligtelser i alle medlemsstatens søhavne, som er omfattet af denne forordning, anmelder den kompetente myndighed disse forpligtelser til Kommissionen.
6. I tilfælde af afbrydelse af havnetjenester, for hvilke der er public service-forpligtelse, eller når der er umiddelbar risiko for en sådan situation, kan den kompetente myndighed træffe nødforanstaltninger. En nødforanstaltning kan bestå i en direkte tildeling, hvorved tjenesten tildeles til en anden leverandør i en periode på op til ét år. I løbet af denne periode skal den kompetente myndighed enten indlede en ny procedure for at udvælge en leverandør af havnetjenester i henhold til artikel 7, eller myndigheden skal anvende artikel 9.

#### *Artikel 9*

##### **Intern operatør**

1. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra b), kan den kompetente myndighed beslutte selv at levere en havnetjeneste, som er underlagt public service-forpligtelser, eller direkte at pålægge en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene, sådanne forpligtelser. I så fald skal leverandøren af havnetjenester betragtes som en intern operatør i forbindelse med denne forordning.
2. Den kompetente myndighed anses kun for at udøve en kontrol over en juridisk selvstændig enhed, som svarer til det, der gælder for myndighedens egne tjenestegrene, hvis den udøver en afgørende indflydelse på både strategiske målsætninger og væsentlige beslutninger i den kontrollerede juridiske enhed.
3. Den interne operatør må kun udføre den tildelte havnetjeneste i den eller de havne, hvor operatøren har fået overdraget at levere havnetjenesten.
4. Hvis en kompetent myndighed beslutter at anvende stk. 1 i alle medlemsstatens søhavne, der er omfattet af denne forordning, underretter den Kommissionen herom.
5. Denne artikel berører ikke direktiv..../.... [koncessioner].

#### *Artikel 10*

##### **Sikring af arbejdstagernes rettigheder**

1. Denne forordning berører ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne.
2. Med forbehold af national lovgivning og EU-ret, herunder kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, kan havnens forvaltningsorgan kræve, at den udpegede leverandør af havnetjenester, som er udpeget i henhold til proceduren i artikel 7, såfremt denne er forskellig fra den etablerede leverandør af havnetjenester, giver personale, der tidligere var ansat af den etablerede leverandør af havnetjenester, de rettigheder, som de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.
3. Hvis havnens forvaltningsorganer kræver, at leverandører af havnetjenester skal overholde visse sociale standarder for så vidt angår levering af havnetjenester, skal det i udbudsdokumenter og havnetjenestekontrakter angives, hvilke ansatte det drejer sig om, og ligeledes anføres gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, på hvilke de ansatte anses for at være tilknyttet havnetjenesterne.

### *Artikel 11*

#### **Undtagelse**

Dette kapitel og overgangsbestemmelserne i artikel 24 finder ikke anvendelse på godshåndterings- og passagertjenester.

## **KAPITEL III — Finansiell gennemsigtighed og autonomi**

### *Artikel 12*

#### **Gennemsigtige finansielle forbindelser**

1. De finansielle forbindelser mellem de offentlige myndigheder og et havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, skal afspejles på en gennemsigtig måde i regnskaberne for klart at vise følgende:
  - (a) offentlige midler, som offentlige myndigheder direkte stiller til rådighed for havneforvaltningsorganerne i den pågældende havn
  - (b) offentlige midler, som offentlige myndigheder stiller til rådighed gennem offentlige virksomheder eller offentlige finansielle organer samt
  - (c) hvordan disse offentlige midler anvendes.
2. Hvis det havneforvaltningsorgan, der modtager offentlige midler, også selv leverer havnetjenester, skal det føre separate regnskaber for hver enkelt havnetjeneste og holde disse adskilt fra regnskaber over dets øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:
  - (a) alle omkostninger og indtægter er korrekt tildelt eller fordelt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper og
  - (b) det klart er fastlagt, efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper de adskilte regnskaber føres.
3. De offentlige midler, der er omhandlet i stk. 1, omfatter også aktiekapital eller kvasikapital, tilskud, som ikke skal tilbagebetales eller som kun skal tilbagebetales under bestemte omstændigheder, lån, herunder overtræk og forskud på kapitaltilførsler, garantier, der af de offentlige myndigheder er givet til havneforvaltningsorganet, udbetalt udbytte og tilbageholdt overskud eller enhver anden form for offentlig støtte.
4. Havnens forvaltningsorgan skal opbevare oplysningerne om de i stk. 1 og 2 omhandlede finansielle forbindelser, så de er til rådighed for Kommissionen og for de kompetente uafhængige tilsynsmyndigheder, jf. artikel 17, i fem år regnet fra udgangen af det regnskabsår, som oplysningerne vedrører.
5. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning alle yderligere oplysninger til rådighed for Kommissionen og den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed, som disse finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning. Oplysningerne fremsendes inden to måneder efter datoen for anmodningen.
6. Havneforvaltningsorganer, der ikke har modtaget offentlig støtte i tidligere regnskabsår, men som begynder at få offentlig støtte, skal anvende stk. 1 og 2 fra det regnskabsår, der følger efter overførslen af den offentlige støtte.
7. Hvis de offentlige midler udbetales som kompensation for en public service-forpligtelse, skal de angives særskilt i de relevante regnskaber og må ikke overføres til andre tjenester eller forretningsaktiviteter.

### *Artikel 13*

#### **Havnetjenestegebyrer**

1. De gebyrer for tjenester, der leveres af en intern operatør, jf. artikel 9, og de gebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester i en situation med et begrænset antal leverandører, som ikke er udpeget på grundlag af en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure, skal fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Gebyrerne skal afspejle vilkårene på et relevant marked med konkurrence og skal stå i et rimeligt forhold til den økonomiske værdi af de præsterede ydelser.
2. Betaling af havnetjenestegebyrer kan være indeholdt i andre betalinger, som f.eks. betaling af havneinfrastrukturafgifter. I dette tilfælde skal en leverandør af havnetjenester og eventuelt havnens forvaltningsorgan sørge for, at beløbet, der udgøres af havnetjenestegebyret, let kan identificeres af brugeren af havnetjenesten.
3. Leverandøren af havnetjenester skal efter anmodning give den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed, der er omhandlet i artikel 17, oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for at fastsætte strukturen og niveauet af havnetjenestegebyrer, der er omfattet af stk. 1 i denne artikel. Disse oplysninger skal omfatte den metode, der anvendes til at fastsætte havnetjenestegebyrer for så vidt angår de faciliteter og tjenesteydelser, som disse havnetjenestegebyrer vedrører.

### *Artikel 14*

#### **Havneinfrastrukturafgifter**

1. Havnens forvaltningsorgan opkræver en havneinfrastrukturafgift. Dette er ikke til hinder for, at leverandører af havnetjenester, der benytter sig af havneinfrastrukturen, opkræver havnetjenestegebyrer.
2. Betaling af havneinfrastrukturafgifter kan være indeholdt i andre betalinger, som f.eks. betaling af havnetjenestegebyrer. I dette tilfælde skal havnens forvaltningsorgan sørge for, at beløbet, der udgøres af havneinfrastrukturafgiften let kan identificeres af brugeren af havneinfrastrukturen.
3. For at fremme et effektivt infrastrukturafgiftssystem fastlægger havnens forvaltningsorgan autonomt strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifterne i henhold til sin egen forretningsstrategi og investeringsplan, som afspejler konkurrenceforholdene på det relevante marked, og i overensstemmelse med reglerne om statsstøtte.
4. Uanset stk. 3, kan havneinfrastrukturafgifterne differentieres i overensstemmelse med forretningspraksis, f.eks. for hyppige brugere af havnen eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller gode miljøpræstationer eller transportoperationers energi- og kulstofeffektivitet. Kriterierne for differentierede afgifter skal være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende og overholde konkurrencereglerne. Den deraf følgende differentierede afgift skal navnlig være tilgængelig for alle relevante havnetjenestebrugere på lige vilkår.
5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter i overensstemmelse med proceduren i artikel 21 om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.

6. Havnens forvaltningsorgan underretter havnebrugerne og repræsentanter eller sammenslutninger af havnebrugere om strukturen af og de kriterier, der benyttes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifters størrelse, herunder de samlede omkostninger og indtægter, der skal tjene som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne. Havnens forvaltningsorgan underretter havneinfrastrukturbrugerne om alle ændringer af havneinfrastrukturafgifternes størrelse, struktur eller kriterierne, der anvendes til at fastlægge sådanne afgifter, mindst tre måneder i forvejen.
7. Havnens forvaltningsorgan stiller efter anmodning de oplysninger, der er nævnt i stk. 4, til rådighed for den kompetente uafhængige tilsynsmyndighed og Kommissionen, og derudover detaljerede oplysninger om de omkostninger og indtægter, der tjener som grundlag for at fastlægge strukturen og størrelsen af havneinfrastrukturafgifterne, og den metode, der anvendes til at fastlægge havneinfrastrukturafgifter for så vidt angår de faciliteter og ydelser, som disse havneinfrastrukturafgifter vedrører.

## ***KAPITEL IV - Almindelige og afsluttende bestemmelser***

### *Artikel 15*

#### **Høring af havnebrugerne**

1. Havnens forvaltningsorgan nedsætter et udvalg bestående af repræsentanter for operatører af søfartøjer, godsejere eller andre havnebrugere, som afkræves en infrastrukturafgift eller et havnetjenestegebyr eller begge dele. Dette udvalg benævnes "havnebrugernes rådgivende udvalg".
2. Havnens forvaltningsorgan hører hvert år forud for fastsættelsen af havneinfrastrukturafgifter havnebrugernes rådgivende udvalg om afgifternes struktur og størrelse. De i artikel 6 og 9 omhandlede leverandører af havnetjenester hører hvert år forud for fastsættelsen af havnetjenestegebyrer havnebrugernes rådgivende udvalg om gebyrernes struktur og størrelse. Havnens forvaltningsorgan stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed til sådanne høringer og skal underrettes om resultaterne af høringen af leverandørerne af havnetjenester.

### *Artikel 16*

#### **Høring af andre interesseparter**

1. Havnens forvaltningsorgan hører regelmæssigt interesseparter, såsom virksomheder etableret i havnen, leverandører af havnetjenester, operatører af søfartøjer, godsejere, landtransportoperatører og offentlige myndigheder i havneområdet om følgende:
  - (a) korrekt koordinering af havnetjenester i havneområdet
  - (b) foranstaltninger til at forbedre forbindelserne til baglandet og eventuelt foranstaltninger til at udvikle og forbedre effektiviteten af forbindelser til jernbaner og indre vandveje
  - (c) effektiviteten af de administrative procedurer i havnen og, hvis det er relevant, eventuelle foranstaltninger til at forenkle dem.



## *Artikel 17*

### **Uafhængig tilsynsmyndighed**

1. Medlemsstaterne sikrer, at en uafhængig tilsynsmyndighed overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af denne forordning for alle de søhavne på deres eget område, der er omfattet af denne forordning.
2. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal være retligt adskilt fra og operationelt uafhængig af alle havneforvaltningsorganer og leverandører af havnetjenester. Medlemsstater, som bevarer ejerskabet af eller kontrollen over havne eller havneforvaltningsorganer skal sikre en effektiv strukturel adskillelse mellem de funktioner, der vedrører tilsyn og overvågning i forbindelse med denne forordning, og de aktiviteter, der er knyttet til deres ejerskab eller kontrol. Den uafhængige tilsynsmyndighed skal udøve sine beføjelser på en upartisk og gennemsigtig måde, som tager behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.
3. Den uafhængige tilsynsmyndighed behandler de klager, som indgives af enhver part med en legitim interesse, og de tvister, der indbringes for tilsynsmyndigheden vedrørende anvendelsen af denne forordning.
4. Hvis der opstår en tvist mellem parter, der er etableret i forskellige medlemsstater, er det den uafhængige tilsynsmyndighed i den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, hvor tvisten antages at have sin oprindelse, der har kompetence til at løse tvisten.
5. Den uafhængige tilsynsmyndighed har ret til at kræve, at havnenes forvaltningsorganer, leverandører af havnetjenester og havnebrugerne fremlægger de oplysninger, der er nødvendige for at sikre overvågning af og tilsyn med anvendelsen af denne forordning.
6. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan på anmodning af en kompetent myndighed i medlemsstaten komme med udtalelser om alle spørgsmål i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.
7. Den uafhængige tilsynsmyndighed kan høre havnebrugernes rådgivende udvalg for den berørte havn i forbindelse med klager eller tvister.
8. Den uafhængige tilsynsmyndigheds afgørelser har bindende virkning, med forbehold af domstolsprøvelse.
9. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navnet på de uafhængige tilsynsmyndigheder senest den 1. juli 2015 og eventuelle senere ændringer heraf. Kommissionen offentliggør og ajourfører listen over de uafhængige tilsynsmyndigheder på sit websted.

## *Artikel 18*

### **Samarbejde mellem uafhængige tilsynsmyndigheder**

1. De uafhængige tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og -praksis for at lette en fremme en ensartet gennemførelse af denne forordning. Med henblik herpå deltager de i og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt og mindst en gang om året. Kommissionen deltager i, samordner og støtter det arbejde, der udføres af netværket.
2. De uafhængige tilsynsmyndigheder samarbejder tæt med henblik på gensidig bistand i deres opgaver, herunder i at foretage undersøgelser, der er nødvendige for at behandle klager og tvister i sager, der involverer havne i forskellige medlemsstater.

Med dette mål for øje forelægger en uafhængig tilsynsmyndighed efter en anden tilsynsmyndigheds begrundede anmodning de oplysninger, der er nødvendige for at den pågældende tilsynsmyndighed kan udføre sine opgaver i henhold til denne forordning.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de uafhængige tilsynsmyndigheder efter en begrundet anmodning forelægger Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan udføre sine opgaver. De oplysninger, som Kommissionen udbeder sig, skal stå i et rimeligt forhold til, hvad opgaverne kræver.
4. Oplysninger, der af den uafhængige tilsynsmyndighed betragtes som fortrolige i henhold til Unionens regler og nationale regler om forretningshemmeligheder, behandles også som fortrolige af den anden nationale tilsynsmyndighed og Kommissionen. Oplysningerne må kun anvendes til det formål, der ligger til grund for anmodningen.
5. På grundlag af de uafhængige tilsynsmyndigheders erfaringer og det i stk. 1 omhandlede netværks aktiviteter samt for at sikre et effektivt samarbejde kan Kommissionen vedtage fælles principper for passende mekanismer til udveksling af oplysninger mellem uafhængige tilsynsmyndigheder. Disse gennemførelsesforanstaltninger vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

#### *Artikel 19*

##### ***Klage- og domstolsprøvelse***

1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af de kompetente myndigheder, af havnens forvaltningsorgan, eller af den uafhængige tilsynsmyndighed, til en klageinstans, der er uafhængig af de involverede parter. Denne klageinstans kan være en domstol.
2. Når den i stk. 1 omhandlede klageinstans ikke har domstolskarakter, begrundes dens afgørelser skriftligt. Dens afgørelser skal desuden kunne prøves ved en national domstol.

#### *Artikel 20*

##### ***Sanktioner***

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 1. juli 2015 Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

#### *Artikel 21*

##### ***Udøvelse af de delegerede beføjelser***

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage de delegerede retsakter, jf. artikel 14, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.

3. Den i artikel 14 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 14 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### *Artikel 22*

#### **Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg i betydningen i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

#### *Artikel 23*

#### **Rapport**

Senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen og virkningen af denne forordning, eventuelt ledsaget af relevante forslag.

#### *Artikel 24*

#### **Overgangsforanstaltninger**

1. Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden [datoen for vedtagelse af denne forordning], og som blev overdraget til udvalgte leverandører af havnetjenester på grundlag af en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure og ellers er i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende forordning, er fortsat gyldige, indtil de udløber.
2. Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden [datoen for vedtagelse af denne forordning], som ikke opfylder betingelserne i stk. 1, forbliver gyldige, indtil de udløber, men dog kun frem til den 1. juli 2025.

#### *Artikel 25*

#### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. juli 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i enhver medlemsstat.  
Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*