



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.10.2004
KOM(2004) 654 endelig

2004/0240 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om adgang til markedet for havnetjenester

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Liberalisering i samtlige dele af transportsektoren er til gavn for både forbrugerne og erhvervslivet og indgår udtrykkeligt som et led i Lissabon-strategien. I konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i Lissabon den 28. marts 2000 nævnes transport også som et af de områder, hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne i overensstemmelse med deres respektive beføjelser opfordres til "at sætte mere skub i liberaliseringen".

Derfor vedtog Kommissionen den 13. februar 2001 en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet, "Bedre tjenesteydelseskvalitet i søhavne: En nøgle til europæisk transport" (den såkaldte havnepakke). Hovedelementet i denne meddelelse var et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om "markedsadgang for havnetjenester".

Det var et ambitiøst initiativ, hvis principper og grundlæggende mål også blev bekræftet i Kommissionens hvidbog, der blev offentliggjort senere samme år.

Forslaget har medført en omfattende debat, dels som led i den interinstitutionelle lovgivningsproces¹, dels med og mellem de berørte parter.

Den 20. november 2003, efter en interinstitutionel lovgivningsproces, der havde varet næsten tre år, forkastede Europa-Parlamentet imidlertid på sit plenarmøde ved slutningen af forligsproceduren kompromisteksten med 229 stemmer mod og 209 for, mens 16 undlod at stemme.

2. BEHOVET FOR EN EF-LOVRAMME

Kommissionen mener, at der stadig er behov for at skabe en EF-lovramme for adgang til markedet for havnetjenester, og at udviklingen i løbet af de sidste tre år endda har gjort behovet endnu mere akut.

1. Behovet for en velfungerende transportsektor i EU

Kommissionen vil gerne understrege, at grundideen, tankegangen og de generelle principper i det oprindelige forslag, er forblevet uantastet i løbet af de interinstitutionelle drøftelser om det tidligere lovgivningsinitiativ. Dette beviser, at de fleste af de argumenter og overvejelser, Kommissionen fremførte i sit oprindelige forslag for at godtgøre behovet for at skabe en EF-lovramme for adgang til markedet for havnetjenester, stadig gælder i dag:

For det første har Det Europæiske Råd, under henvisning til vigtigheden af at gennemføre Lissabon-strategien, to gange (Barcelona 2002 og Bruxelles 2003) udtrykkeligt opfordret alle institutioner til at arbejde for, at direktivet om havnetjenester vedtages.

¹ Europa-Parlamentet godkendte på sin plenarsamling den 14. november 2001 Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester med forbehold af en række ændringsforslag.

For det andet har transportstatistikker, prognoser og tendenser gentagne gange bekræftet Kommissionens synspunkt (som udtrykt i Hvidbogen om transport fra 2001), at den mest effektive måde at takle EU's stadigt stigende transportbehov på er at transportere mere gods og flere passagerer ad søvejen. Derved aflastes vejnettet, og samhørigheden med yderregionerne øges.

Nærskibsfart og motorveje til søs har kapacitet til at absorbere størstedelen af den stigning i godstransporten, der er forudsagt for 2010 (50 % mere end i 1998). Dette vil medføre væsentligt øget aktivitet i havnene, som derfor vil være nødt til at øge kapaciteten.

2. Gennemførelse af det indre marked og lige konkurrencevilkår for havnene

I henhold til traktaten er det Kommissionens ret og pligt at undersøge alle de muligheder, den har ifølge traktaten, for at fremme åbningen af markedet for havnetjenester. Dette er særlig relevant nu, hvor EU er blevet udvidet til 25 medlemsstater, hvoraf 20 har havne.

EU-traktatens grundlæggende friheder (etableringsret, fri bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser) samt dens konkurrenceregler gælder også for havnetjenestesektoren. I dag, næsten 50 år efter at Fællesskabet blev oprettet, er der stadig ingen specifikke lovrammer for havnetjenester, som næsten er den eneste transporttjenestesektor, hvor eventuelle problemer med anvendelsen af ovennævnte bestemmelser må løses af Kommissionen sag for sag.

Markedet for havnetjenester er kendetegnet ved et komplekst virvar af nationale og andre regler, havnetjenesternes uensartede karakter og havnenes forskelligartethed (hvad angår status, ejendomsret, forvaltningsform, størrelse, funktion og geografiske forhold).

Derfor er der behov for EF-rammer, der fastlægger grundlæggende regler for EU-havnene for at sikre, at konkurrencen i og mellem havnene sker på lige vilkår.

En EF-lovramme for havnetjenester bør ikke gælde for havne af alle størrelser. Kun havne med en samlet årlig søtrafikmængde svarende til mængden i en "international søhavn (kategori A)" som defineret i beslutning nr. 1692/96/EF² om det transeuropæiske transportnet, bør tages i betragtning. Medlemsstaterne kan dog vælge også at anvende direktivet på andre havne.

Der er to hovedspørgsmål, der må gribes an:

- Hvad angår konkurrence inden for den enkelte havn (konkurrence mellem leverandører af samme type havnetjeneste inden for en havn), er en effektiv levering af tjenester i denne markedssektor således afgørende for, at EU's havne kan fungere tilfredsstillende, og dermed for at EU's politik som skitseret ovenfor kan gennemføres.

Havnetjenester er tjenesteydelser af forretningsmæssig værdi, som leveres mod betaling til havnens brugere. Betalingen er normalt ikke inkluderet i de afgifter, der opkræves for tilladelse til at anløbe eller drive virksomhed i en havn. Der er tale om følgende teknisk-nautiske tjenesteydelser: lodsning, bugsering og

² Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EFT L 228 af 9.9.1996, s.1). Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

fortøjningstjenester; alle former for godshåndtering (herunder lastning og losning, stevedoring, stuvning, omladning og anden transport på terminalens område) og passagerservice (herunder indskibning og udskibning). Tjenesterne kan ydes enten i havneområdet eller på adgangsvejen (vandvejen) til og fra havnen.

Der må tages passende hensyn til den enkelte havns særlige forhold og til hvilken betydning disse forhold har for havnetjenesteyderne. Dette gælder navnlig, hvis en havn har plads- og kapacitetsproblemer, eller hvis der foreligger specifikke søfartssikkerheds- og miljøhensyn.

- Hvad angår konkurrencen mellem havne, er Kommissionen enig med de to medlovgivere (Europa-Parlamentet og Rådet) i, at direktivet om gennemsækelighed i økonomiske forbindelser bør gælde for alle havne, der er omfattet af det aktuelle lovforslag, og at det er nødvendigt at vedtage statsstøtteretningslinjer (et område, hvor Kommissionen har enekompetence) for finansiering af havneinfrastruktur. Kommissionen vil træffe de nødvendige foranstaltninger i begge henseender.
- 3. Fuld overholdelse af EF's sociale bestemmelser og arbejdsmarkedsregler, samtidig med at beskæftigelsen i sektoren øges.

I debatten om det tidligere lovforslag er det ofte blevet hævdet, at en åbning af markedet for havnetjenester vil få negative følger for dem, der arbejder i sektoren, i form af forringede ansættelsesvilkår og sociale forhold, eller at sikkerheden i havnene bringes i fare.

Dette er ikke sandt. Kommissionen har altid understreget forslagets neutralitet, for så vidt angår nationale regler om ansættelsesvilkår og sociale spørgsmål, herunder uddannelseskrav og erhvervskvalifikationer, såvel som miljø- og sikkerhedsaspekter. Derfor berører forslaget ikke anvendelsen af relevante regler, for så vidt disse er forenelige med fællesskabsretten og med Fællesskabets og den pågældende medlemsstats internationale forpligtelser.

Endvidere vil en udvikling, der fører yderligere, nye trafikmængder gennem havnene, utvivlsomt skabe behov for nye virksomheder, og dette vil betyde øget beskæftigelse i havnene.

Endelig vil Kommissionen for at forbedre anvendelsen af den foreslåede EF-lovramme opfordre medlemsstaterne til at ratificere de konventioner, der er vedtaget i internationale organisationer, navnlig de relevante ILO-konventioner³.

3. KOMMISSIONENS FORSLAG

Kommissionen mener således, at det fortsat er nødvendigt af hensyn til både operatører, myndigheder og forbrugere, at indføre specifikke og klare bestemmelser om adgang til havnetjenestemarkedet, hvori der tages hensyn til dette markedes særlige træk.

Derfor fremlægger Kommissionen, som den eneste institution, der har initiativret, et nyt forslag til et direktiv om adgang til markedet for havnetjenester.

³ ILO-konvention nr. 137 af 1973 om havnearbejde; ILO-konvention nr. 152 af 1979 om sikkerhed og sundhed i forbindelse med havnearbejde; ILO-konvention nr. 145 af 1976 om kontinuitet i beskæftigelsen af søfarende.

Grundideen og de centrale principper og mål, som Kommissionen fastlagde i meddelelsen i 2001, forbliver uændret. Kommissionen anerkender imidlertid værdien i de ændringsforslag, der er kommet frem i den tidligere lovgivningsproces, såvel som i en række forslag fra de forskellige interesseparter.

Følgelig er Kommissionens nye tekst baseret både på det oprindelige forslag fra 2001 og det ændrede forslag fra 2002, samt på en lang række konstruktive ændringsforslag, der er fremsat i forbindelse med Europa-Parlamentets første- og andenbehandling, Rådets fælles holdning og forligsteksterne.

På følgende punkter er der ingen ændringer i forhold til tidligere:

- Direktivets anvendelsesområde, dvs. hvilke havne og havnetjenester der er omfattet af direktivet.
 - a) Kun havne i kategori A-listen under beslutningen om transeuropæiske transportnet tages i betragtning (jf. punkt 2.2 ovenfor og artikel 2).
 - b) De berørte tjenester defineres i artikel 3.
- Direktivet påvirker ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår anvendelsen af deres sociale bestemmelser, herunder relevante nationale regler om personalets sundhed, sikkerhed og ansættelsesvilkår (artikel 4).
- Direktivet påvirker ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne og miljøbeskyttelse (artikel 5).
- Kriterierne for udstedelse af tilladelser bør være objektive, gennemsikkelige, ikke-diskriminerende og relevante og stå i et rimeligt forhold til formålet, og de bør offentliggøres (artikel 7).
- Begrundelsen for at indføre en begrænsning i antallet af tjenesteleverandører for en eller flere tjenester skal være objektiv. Den kompetente myndighed skal godkende det højest mulige antal tjenesteleverandører (artikel 9).
- Det skal sikres, at den kompetente myndighed forholder sig neutralt i afgørelser om begrænsninger i antallet af tjenesteleverandører og udvælgelsesprocedurer (artikel 8 og 9).
- Hvad angår lodsning, følger Kommissionens forslag den formulering, der blev godkendt under forligsproceduren (artikel 14).

Lodsning er således omfattet af direktivet og anerkendes som en tjeneste af kommerciel art. Der lægges dog stor vægt på de særlige forhold, der gælder for tjenesten.

Disse særlige forhold, navnlig offentlig service-forpligtelser og hensynet til søtransportsikkerheden, anerkendte Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen under drøftelserne af det oprindelige forslag. Derfor var de enige om, at der for tilladelser til lodsning kan fastsættes særlig strenge kriterier angående offentlig

service-forpligtelser og søfartssikkerhed; der kan navnlig være tale om krav om indgående kendskab til og evne til at navigere i det pågældende lokalområde. De kompetente myndigheder kan også i det enkelte tilfælde vælge enten selv at varetage lodstjenesten eller direkte at tildele en organisation eneret til at levere lodstjeneste i en havn. Det er således tilladt at anvende havnespecifikke løsninger.

Det bør bemærkes, at selvservicering i forbindelse med lodsning er omfattet af direktivet i form af en attest om fritagelse for lodsning (PEC).

- Der stilles krav om gennemskuelighed i havnens forvaltningsorgans regnskaber.

De vigtigste nye elementer i Kommissionens nye forslag:

- Som en generel regel gælder det, at selvservicering i forbindelse med godshåndterings- og passagerserviceydelser kan udføres ved hjælp af selvserviceyderens landbaserede personale.

Brug af landbaseret personale til at udføre selvservicering vil øge beskæftigelsen i havnene, og dette vil navnlig gavne lokalsamfundet. Det er klart, at dette personales ansættelsesvilkår skal være i fuld overensstemmelse med de gældende nationale regler og EF-bestemmelserne vedrørende ansættelsesvilkår og sociale spørgsmål og følge de samme generelle regler og vilkår som dem, der gælder for alt andet personale, der er involveret i godshåndtering.

Ud over at anvende landbaseret personale kan rederier, der driver godkendt fast rutefart på nærsøfartsforbindelser og motorveje til søs, også anvende skibets faste søfarende mandskab til at udføre selvservicering.

Godkendt fast rutefart ("bevilling til fast rutefart"), nærsøfart og motorveje til søs er EU-strategier, hvis hovedformål er at reducere transporten til lands. De to sidstnævnte strategier er beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Direktivforslaget omfatter også søtransportforbindelser mellem havne i samme medlemsstat (cabotagesejlads).

EU støtter øget brug af sådanne forbindelser på forskellig vis, bl.a. gennem finansiering med EF-midler. Det vil således være helt naturligt at fremme dem yderligere gennem EF-lovgivning.

Det bør bemærkes, at selvservicering er betinget af en tilladelse. Kriterierne for udstedelse af sådanne tilladelser skal være de samme som for leverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester, for så vidt disse er relevante. De kompetente myndigheder skal udstede sådanne tilladelser til selvserviceydere på en effektiv og hensigtsmæssig måde. En tilladelse forbliver gyldig, så længe selvserviceyderen overholder de kriterier, der er lagt til grund ved udstedelsen.

- Fremover vil det kræve det tilladelse at drive virksomhed på markedet for havnetjenester (artikel 7) På denne måde vil Kommissionen forlige behovet for at give kompetente tjenesteleverandører reel og effektiv adgang til markedet med

behovet for at sikre en ordentlig forvaltning af en havn med dens indbyggede begrænsninger samt for at sikre et tilfredsstillende fagligt kvalifikationsniveau.

Inden for et bestemt tidsrum efter direktivets ikrafttræden skal alle leverandører af havnetjenester i en havn drive virksomhed på grundlag af en tilladelse. Den fremgangsmåde, der er anvendt ved udstedelsen af en tilladelse, er afgørende for, hvad der skal ske, hvis antallet af leverandører af en havnetjeneste senere begrænses (artikel 10).

- a) Inden for et rimeligt tidsrum skal tilladelser, der er givet før direktivet trådte i kraft, revurderes, da de ikke er udstedt i overensstemmelse med direktivets regler og bestemmelser. Samtidig må der dog tages hensyn til eksisterende tjenesteleverandørers legitime forventninger. Ordningen vil også gælde for nye tilladelser, der udstedes efter at direktivet er trådt i kraft.

Tidsfristen er sat til højst 12 måneder efter sidste frist for gennemførelse af direktivet (12 + 18 måneder).

Ifølge den foreslåede ordning kan en tilladelse gives, uden at der stilles yderligere krav, men der er også mulighed for at anvende en udvælgelsesprocedure (beskrevet i artikel 11), hvis havnemyndigheden ønsker det, og/eller en eksisterende (eller ny) tjenesteleverandør anmoder om det.

- b) Hvis og når der indføres begrænsninger i antallet af tjenesteleverandører, gælder følgende:
- Tilladelser, der er givet på grundlag af en udvælgelsesprocedure, forbliver gyldige uden ændringer.
 - Tilladelser, der er givet uden udvælgelsesprocedure, skal ophæves, og der skal iværksættes en udvælgelsesprocedure.
 - Eksisterende tjenesteleverandører ydes kompensation, hvis udvælgelsesproceduren ikke falder ud til deres fordel, idet traktatens konkurrenceregler dog skal overholdes.
 - For tilladelser, der omfatter ejendomsrettigheder i eller til en havn, er bestemmelserne lidt anderledes, da der tages hensyn til disse tilladelsers særlige karakter.
- Tilladelsernes varighed (artikel 12) er stadig afhængig af de investeringer, der foretages af tjenesteleverandøren. De foreslåede tidsrammer er på linje med de almindelige nedskrivningsregler, der gælder i EU.
- Kommissionen enig med de to medlovgivere (Europa-Parlamentet og Rådet) i, at spørgsmålet om konkurrence mellem havne også må tages op. Derfor indeholder det nye forslag forligstekstens ordlyd om:
- a) anvendelse af direktivet om gennemskuelighed i økonomiske forbindelser på alle havne, der er omfattet af lovforslaget (artikel 16).

- b) statsstøtteretningslinjer. Ifølge denne bestemmelse skal Kommissionen vedtage retningslinjer for statsstøtte senest et år efter, at direktivet er trådt i kraft (artikel 17).

4. BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

Artikel 1 beskriver direktivets mål, der er at skabe frihed for EF-leverandører af havnetjenester til at levere havnetjenester og udføre selvservicering i søhavne, under visse objektive og relevante begrænsninger.

Artikel 2 beskriver direktivets anvendelsesområde. Med henvisning til definitionen af havnetjenester i artikel 3 forklares det, hvilke havnetjenester der er omfattet af direktivet, og det fastsættes, hvilke havne direktivet gælder for, baseret på trafikmængden.

Artikel 3 definerer centrale begreber, og navnlig hvilke havnetjenester direktivet gælder for.

Artikel 4 minder om, at direktivet ikke på nogen måde påvirker medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår anvendelsen af deres sociale bestemmelser, herunder relevante regler om personalets sundhed, sikkerhed og ansættelsesvilkår.

Artikel 5 minder om, at direktivet ikke på nogen måde påvirker medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne og miljøbeskyttelse.

Artikel 6 forklarer, at direktivet ikke erstatter nogen af de forpligtelser, som myndighederne allerede er pålagt som følge af direktiverne om offentligt udbud 92/50, 93/36, 93/37 og 93/38 samt forordning 3577/92. Hvis et af disse direktiver allerede kræver, at en kontrakt skal gives i udbud, er det endvidere de direktiver i stedet for det foreslåede direktiv, der afgør, hvordan dette skal gøres. Stk. 3 sikrer endvidere, at direktiv 89/48, 91/51 og 99/42 om gensidig anerkendelse af erhvervsuddannelse anvendes, navnlig hvis medlemsstaterne udsteder tilladelser på grundlag af leverandørens faglige kvalifikationer.

Artikel 7 fastlægger det grundlæggende princip, at alle leverandører af havnetjenester skal drive virksomhed på grundlag af en tilladelse, der er udstedt af den kompetente myndighed. Dette princip skal være ført ud i livet senest 12 måneder efter sidste frist for gennemførelse af direktivet. Som en mulighed kan udstedelsen af tilladelser baseres på en udvælgelsesprocedure. Betingelserne for udstedelse af en tilladelse skal være gennemskuelige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante og stå i et rimeligt forhold til formålet. De skal offentliggøres, og dette gælder ligeledes proceduren for at opnå tilladelse. Tilladelserne skal udstedes på en effektiv og hensigtsmæssig måde. Artiklen indeholder en begrænset liste over kriterier, som kan lægges til grund ved udstedelsen af tilladelser. Kriterierne kan omfatte visse offentlig service-forpligtelser. Endvidere forpligter artiklen den kompetente myndighed til at sørge for, at der tilbydes passende uddannelse, hvis det er absolut nødvendigt for en potentiel tjenesteleverandør at have lokalkendskab, og endelig fastslås det, at en leverandør har ret til at ansætte personale efter eget valg.

Artikel 8 beskriver og fastlægger den udvælgelsesprocedure, der skal følges med henblik på udstedelse af tilladelser. Det er obligatorisk at anvende denne procedure, hvis der indføres begrænsninger i antallet af leverandører af en eller flere havnetjenester. Artiklen tager også højde for den situation, hvor det ikke lykkes at finde en passende tjenesteleverandør gennem en udvælgelsesprocedure. Endelig sikres det, at den kompetente myndighed forholder sig

neutralt i afgørelser om resultatet af en udvælgelsesprocedure i tilfælde, hvor den også selv ønsker at levere den pågældende tjeneste. Til dette formål udpeges en uafhængig instans.

Artikel 9 beskriver hvilke regler der skal følges, hvis det bliver nødvendigt at begrænse antallet af tjenesteleverandører i en havn. Det fastsættes, at den kompetente myndighed skal godkende det højest mulige antal leverandører.

Artikel 10 fastlægger hvilke regler der skal følges, for så vidt angår tilladelser, hvis antallet af leverandører af en havnetjeneste begrænses. Reglerne afhænger af, hvordan tilladelsen er indrømmet (med eller uden udvælgelsesprocedure). Spørgsmålet om tilladelser, der omfatter ejendomsrettigheder i eller til en havn, behandles.

Artikel 11 fastlægger hvilke regler der skal følges for hidtidige og fremtidige tilladelser, for så vidt angår nye havne eller nye dele af en havn.

Artikel 12 fastsætter maksimale gyldighedsperioder for tilladelser: Artiklen indfører princippet om, at en tilladelse er tidsbegrænset, og varigheden knyttes til kriteriet om investering i aktiver. Varigheden afhænger af, hvor store investeringer tjenesteleverandøren foretager, og af om der investeres i mobile eller faste aktiver.

Artikel 13 fastsætter, at direktivets regler også gælder for selvservicering. Der kan kun nægtes tilladelse til selvservicering for en tjeneste i særlige, nøje afgrænsede tilfælde. Når der er tale om godshåndterings- og passagerserviceydelser i forbindelse med nærskibsfart og besejling af motorveje til søs, har en selvserviceyder ret til ud over det landbaserede personale også at anvende skibets faste søfarende mandskab. Selvservicering kræver tilladelse, og eventuelle kriterier for tilladelser må ikke være strengere end de kriterier, der gælder for samme eller sammenlignelige havnetjenester. Tilladelser skal udstedes på en effektiv og hensigtsmæssig måde. De forbliver gyldige, så længe selvserviceyderen overholder de kriterier, der er lagt til grund ved udstedelsen. Nationale bestemmelser om ansættelsesvilkår, sociale spørgsmål og uddannelseskrav berøres ikke. Selvserviceydere kan pålægges at bidrage til de omkostninger, der er forbundet med at varetage de offentlig service-forpligtelser, der gælder for den pågældende tjeneste.

Artikel 14 fastlægger en særlig ordning for lodsning af hensyn til søtransportsikkerheden og offentlig service-forpligtelser. Der gives mulighed for, at lodsning udføres som selvservicering. Medlemsstaterne skal forelægge en rapport om de foranstaltninger, der er truffet for at forbedre lodstjenestens effektivitet. Selvservicering i forbindelse med lodsning er omfattet af direktivet i form af en attest om fritagelse for lodsning (PEC).

Artikel 15 sikrer fuld åbenhed omkring udvælgelsesprocessen og fastsætter, at medlemsstaterne skal indføre klageprocedurer, inklusive retlig prøvelse.

Artikel 16 sikrer, at Kommissionens direktiv 80/723 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder anvendes på de havne, der er omfattet af det aktuelle direktiv, og fastsætter, at der skal udarbejdes en rapport om dette spørgsmål.

Artikel 17 fastsætter, at Kommissionen senest et år efter, at direktivet er trådt i kraft, skal udarbejde statsstøtteretningslinjer for finansiering af havneinfrastruktur.

Artikel 18 indfører krav om, at tjenesteleverandører skal føre særskilt regnskab for hver enkelt havnetjenesteaktivitet.

Artikel 19 indfører krav om gennemskuelse i havnens forvaltningsorgans regnskaber.

Artikel 20 vedrører havnes, vandvejes og havområders internationale status.

Artikel 21 fastlægger medlemsstaternes forpligtelse til at aflægge rapport om direktivets anvendelse og Kommissionens forpligtelse til at udarbejde en rapport på grundlag af disse rapporter ledsaget af et forslag om revision, hvis dette er nødvendigt.

Artikel 22 omhandler medlemsstaternes forpligtelse til at gennemføre direktivet.

Artikel 23 fastsætter, hvornår direktivet træder i kraft.

Artikel 24 viser, hvem direktivet er rettet til.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om adgang til markedet for havnetjenester

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Formålet med traktatens artikel 49 er at fjerne restriktioner for den frie udveksling af tjenesteydelser i Fællesskabet. I henhold til traktatens artikel 51 skal dette ske inden for rammerne af den fælles transportpolitik under overholdelse af bl.a. traktatens bestemmelser om sociale spørgsmål og miljøbeskyttelse.
- (2) Hvad angår søtransporttjenesteydelser som sådan, er dette mål nået ved Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne og tredjelande⁸ og Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejads)⁹.
- (3) Havnetjenester er afgørende for udførelsen af søtransport, fordi de bidrager væsentligt til effektivt at udnytte infrastruktur, som anvendes i forbindelse med søtransporter.

⁴ EUT C, , s. .

⁵ EUT C, , s. .

⁶ EUT C, , s. .

⁷ EUT C, , s. .

⁸ EFT L 378, 31.12.1986, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3573/90 (EFT L353, 17.12.1990, s. 16).

⁹ EFT L 364, 12.12.1992, s.7.

- (4) I grønbogen om søhavne og skibsfartsinfrastruktur fra december 1997 anførte Kommissionen, at den havde til hensigt at foreslå rammelovgivning for at skabe adgang til havnetjenestemarkedet i fællesskabshavne med international trafik.
- (5) En af de foranstaltninger, der generelt vil øge konkurrencen i og mellem Fællesskabets havne, består i at lette adgangen til havnetjenestemarkedet i Fællesskabet og således fjerne de nuværende begrænsninger i adgangen for leverandører af havnetjenester og selvserviceydere, forbedre kvaliteten af tjenesteydelser over for havnens brugere, øge effektiviteten og fleksibiliteten, medvirke til at reducere omkostningerne og derved bidrage til at fremme nærskibsfart og kombineret transport. De økonomiske forbindelser mellem offentlige myndigheder og havne, hhv. havnesystemer og leverandører af havnetjenester, samt den offentlige finansiering af havne bør endvidere gøres gennemsikkelige.
- (6) Forskellig national lovgivning og praksis har ført til forskelle i de anvendte procedurer og har skabt retlig usikkerhed vedrørende havnetjenesteleverandørernes rettigheder og de kompetente myndigheders pligter. Det er derfor i Fællesskabets interesse at skabe en EF-regelramme, som fastlægger grundbestemmelser om adgang til markedet for havnetjenester, rettigheder og forpligtelser for nuværende og fremtidige tjenesteleverandører og selvserviceydere, havnens forvaltningsorganer samt om tilladelses- og udvælgelsesprocedurerne.
- (7) Fællesskabslovgivning om adgang til havnetjenester bør ikke udelukke anvendelse af andre fællesskabsbestemmelser såsom konkurrencereglerne, herunder bestemmelserne vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, især hvor der er tale om monopolsituationer.
- (8) For at opfylde dette direktivs mål uden at pålægge små havne ekstra byrder, som kan være urimelige i forhold til de forventede resultater, bør dette direktiv kun finde anvendelse på havne med en samlet årlig trafikmængde, der svarer til mængden af søtrafik på "søhavne af international betydning (kategori A)", som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹⁰, uden at dette i øvrigt indskrænker medlemsstaternes mulighed for også at anvende direktivet på andre havne. Når medlemsstaterne skal fastsætte den samlede årlige trafikmængde, bør de have mulighed for ikke at tage den trafik i betragtning, der finder sted i dele af en havn, som ikke er åbne for almindelig kommerciel trafik.
- (9) Medlemsstaterne bør ligeledes kunne udelukke havne, hvis anvendelse er af udpræget sæsonmæssig karakter, fra dette direktivs anvendelsesområde, når blot de sikrer sig, at adgangen til markedet for havnetjenester er på et rimeligt niveau.
- (10) Et havnesystem inden for samme geografiske område, som udpeget af en medlemsstat, er underlagt de samme begrænsninger som en individuel havn, og medlemsstaterne bør derfor kunne behandle det som en enkelt havn i dette direktivs betydning.

¹⁰ EFT L 228, 9.9.1996, s.1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 2004/884/EF (EFT L 167, 30.4.2004, s. 1).

- (11) Medlemsstaterne bør frit kunne vælge forvaltningsmodellen med to eller flere havne inden for samme geografiske område, der vil kunne indgå i et havnesystem.
- (12) Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder med henblik på gennemførelsen af dette direktiv. Denne eller disse myndigheder kan være offentlige eller private og kan have ansvaret for en eller flere af opgaverne i forbindelse med direktivet samt for en eller flere havne.
- (13) Dette direktiv bør på ingen måde berøre anvendelsen af medlemsstaternes sociale bestemmelser, herunder relevante bestemmelser om sundhed, sikkerhed og ansættelsesvilkår for personalet hos leverandører af havnetjenester og selvserviceydere.
- (14) Dette direktiv bør på ingen måde berøre medlemsstaternes og de af dem udpegede kompetente myndigheders rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne samt miljøbeskyttelse.
- (15) Hvis der gives tilladelse i henhold til dette direktiv i form af en kontrakt, der falder ind under Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler¹¹, Rådets direktiv 93/36/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved offentlige indkøb¹², Rådets direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter¹³ og Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation¹⁴, bør disse direktiver finde anvendelse. Hvis der derimod gives tilladelse i henhold til dette direktiv i form af en kontrakt om offentlige tjenester, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3577/92, bør denne forordning finde anvendelse. Endelig bør Rådets direktiv 89/48/EØF¹⁵, Rådets direktiv 92/51/EØF¹⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/42/EF¹⁷ om gensidig anerkendelse af erhvervsmæssig og faglig uddannelse finde anvendelse i de tilfælde, hvor det er relevant.
- (16) Kontrakter om havnetjenester, der er tildelt efter en udbudsprocedure på grundlag af anden fællesskabslovgivning, bør ikke være omfattet af en udvælgelsesprocedure efter bestemmelserne i dette direktiv.
- (17) Medlemsstaterne bør med henblik på effektiv og sikker havneforvaltning kræve, at leverandører af havnetjenester indhenter tilladelse. Kriterierne for at udstede en sådan tilladelse bør være objektive, gennemskelige, ikke-diskriminerende og relevante og stå i et rimeligt forhold til formålet, og de bør offentliggøres. De kompetente

¹¹ EFT L 209, 24.7.1992, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF (EFT L 285, 29.10.2001, s. 1).

¹² EFT L 199, 9.8.1993, s.1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

¹³ EFT L 199, 9.8.1993, s. 54. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

¹⁴ EFT L 199, 9.8.1993, s. 84. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

¹⁵ EFT L 19, 24.1.1989, s. 16. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/108/EF (EUT L 32, 5.2.2004, s. 15).

¹⁶ EFT L 209, 24.7.1992, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2001/19/EF.

¹⁷ EFT L 201, 31.7.1999, s. 77.

myndigheder bør udstede tilladelser på en effektiv og hensigtsmæssig måde og i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.

- (18) For at sikre, at der er passende adgang til relevant uddannelse for ansøgende leverandører, hvor de krævede tekniske faglige kvalifikationer omfatter specifikt lokalkendskab eller erfaring med lokale forhold, kan medlemsstaterne pålægge leverandører med sådant kendskab eller erfaring at tilbyde den nævnte relevante uddannelse, eventuelt mod betaling.
- (19) Leverandører af havnetjenester og selvserviceydere bør have ret til at ansætte personale efter eget valg, idet de dog skal overholde de relevante bestemmelser om ansættelsesvilkår, arbejdsvilkår og andre sociale spørgsmål samt uddannelse og faglig kompetence.
- (20) Da havne udgøres af begrænsede geografiske områder, kan hensyn til plads og kapacitet, trafikmæssig sikkerhed og miljøkrav undertiden begrænse adgangen til markedet. Det kan derfor og for at sikre havnens generelle effektivitet i sådanne tilfælde være nødvendigt at begrænse antallet af godkendte leverandører af havnetjenester, idet en tjenesteleverandørs eller havnens forvaltningsorgans offentlige service-forpligtelser samt miljøbestemmelserne overholdes. Kriterierne for enhver begrænsning bør være objektive, gennemsikkelige, ikke-diskriminerende og relevante og stå i et rimeligt forhold til formålet.
- (21) Hvis den kompetente myndighed i overensstemmelse med den offentliggjorte udviklingsplan for havnen træffer beslutning om, hvilke kommercielle aktiviteter der skal udføres i havnen eller en del af havnen, bør dette ikke betragtes som en begrænsning af antallet af tjenesteleverandører.
- (22) I tilfælde af en begrænsning af antallet af tjenesteleverandører bør dette antal være det højeste mulige efter omstændighederne. Tjenesteleverandørerne bør udvælges af den kompetente myndighed efter en gennemsikkelig, objektiv, åben og retfærdig udvælgelsesprocedure med ikke-diskriminerende bestemmelser.
- (23) Udvalgsproceduren bør for at være åben og gennemsikkelig bekendtgøres for de berørte sektorer, og der bør stilles fuld dokumentation til rådighed for interesserede parter. Den beslutning, der træffes efter udvælgelsesproceduren, bør også offentliggøres.
- (24) Den nuværende situation i Fællesskabets havne med mange forskellige tilladelses- og udvælgelsesmetoder og gyldighedsperioder samt behovet for retssikkerhed kræver, at der inden for en bestemt tidsfrist udstedes tilladelse til alle eksisterende tjenesteleverandører. Efter udløbet af denne frist bør alle tilladelser udstedes i overensstemmelse med dette direktiv.
- (25) Efter havnemyndighedens beslutning eller hvis en eksisterende tjenesteleverandør anmoder om det, bør der gennemføres en udvælgelsesprocedure, før der udstedes tilladelse.
- (26) Hvis der indføres begrænsninger, efter at dette direktiv trådte i kraft, bør de tilladelser, der ikke er udstedt på grundlag af et udbud, ophæves, og der bør gennemføres en udvælgelsesprocedure.

- (27) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser, hvorefter en eksisterende tjenesteleverandør, der ikke udvælges efter en udvælgelsesprocedure, ud fra klare og på forhånd fastsatte kriterier ydes compensation af den nyligt udvalgte tjenesteleverandør for tidligere investeringer, som vedkommende har foretaget, som endnu ikke er fuldt ud afskrevet, og som den nyligt udvalgte tjenesteleverandør overtager, idet der tages hensyn til det samlede økonomiske resultat af den tjeneste, der er ydet i den foregående periode.
- (28) Det er væsentligt at sikre, at beslutninger og procedureforanstaltninger i henhold til dette direktiv åbenlyst træffes på grundlag af principperne om gennemsækelighed og ikke-diskriminering. Hvis den kompetente myndighed, der træffer beslutning om begrænsninger for en eller flere havnetjenester i en bestemt havn, selv yder samme eller en lignende tjeneste i denne havn, bør enhver beslutning om begrænsninger eller godkendelsen af eller tilsynet med en sådan beslutning overlades til en anden og uafhængig kompetent myndighed. Hvis den kompetente myndighed, der gennemfører en udvælgelsesprocedure i en havn, selv yder samme eller en lignende tjeneste i denne havn, bør proceduren eller godkendelsen af eller tilsynet med en sådan procedure overlades til en anden og uafhængig kompetent myndighed.
- (29) Havnens forvaltningsorgan bør ikke diskriminere mellem tjenesteleverandører. Det er navnlig nødvendigt at undgå at diskriminere til fordel for en virksomhed eller et organ, hvori det har interesser.
- (30) Hvis der efter endt udvælgelsesprocedure ikke er fundet en passende tjenesteleverandør, bør havnens forvaltningsorgan have mulighed for at vælge selv at levere den pågældende havnetjeneste i en begrænset periode, forudsat at det opfylder de fastlagte kriterier for udstedelse af tilladelse og overholder dette direktivs kriterier om gennemsækelighed. Ved udløbet af denne periode bør der iværksættes en ny udvælgelsesprocedure. Havnens forvaltningsorgan bør, ud fra klare og på forhånd fastsatte kriterier, ydes compensation fra den nyligt udvalgte tjenesteleverandør for tidligere investeringer, det har foretaget, som endnu ikke er fuldt ud afskrevet, og som den nyligt udvalgte tjenesteleverandør overtager, idet der tages hensyn til det samlede økonomiske resultat af den tjeneste, der er ydet i den foregående periode.
- (31) Tilladelser bør være tidsbegrænsede, men gives for perioder, der muliggør en normal afskrivning på og et normalt afkast af de foretagne investeringer. Ved fastlæggelsen af den periode, tilladelsen skal gælde, er det rimeligt at tage hensyn til, om leverandøren af havnetjenesterne har måttet foretage investeringer, og om der i givet fald er investeret i mobile eller faste aktiver.
- (32) Investeringer i mobile anlægsaktiver, der er sammenlignelige med faste aktiver, såsom containerkraner, portal- og brokraner til lastning/losning af skibe samt slæbebåde, bør sidestilles med investeringer i faste aktiver.
- (33) Medlemsstaterne kan indføre en procedure, hvorefter en tjenesteleverandør, der agter at foretage eller indgå en uigenkaldelig aftale om betydelige investeringer i løbet af de sidste ti år før udløbet af tilladelsesperioden og kan påvise, at disse investeringer medfører en forbedring af den pågældende tjenestes samlede effektivitet, kan anmode den kompetente myndighed om at iværksætte en udvælgelsesprocedure, jf. artikel 8, med henblik på udstedelse af en ny tilladelse, inden den eksisterende tilladelse udløber.

- (34) Hvor det er muligt, bør selvservicering tillades i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, og de kriterier, der fastsættes for selvserviceydere, bør være de samme som for tjenesteleverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester.
- (35) Hvad angår godshåndterings- og passagerserviceydelser for rederier, der driver godkendt fast rutefart på nærsøfartsforbindelser og motorveje til søs¹⁸, bør medlemsstaterne anerkende rederiernes ret til ud over landbaseret personale også at anvende skibets faste søfarende mandskab til at udføre selvservicering. Selvservicering bør være betinget af en forhåndstilladelse, der udstedes på grundlag af kriterier, som bl.a. vedrører ansættelsesvilkår, faglige kvalifikationer samt sociale og miljømæssige aspekter. De kompetente myndigheder bør udstede tilladelser til selvservicering på en effektiv og hensigtsmæssig måde. En tilladelse til selvservicering bør forblive i kraft, så længe selvserviceyderen overholder de kriterier, der er lagt til grund ved udstedelsen.
- (36) Selvservicering bør ikke hæmme den generelle effektivitet i havneaktiviteterne eller bevirke ringere sundhed på arbejdspladsen, lavere sociale og sikkerhedsmæssige standarder eller uddannelsesniveauer, end hvad der gælder for det eksisterende personale.
- (37) Lodstjenesternes særlige betydning for søtransportsikkerheden og dermed for beskyttelsen af miljøet i særligt følsomme områder kræver, at der gælder særlige regler. Medlemsstaterne bør aflægge rapport om fremskridt hen imod mere effektive lodstjenester.
- (38) I denne forbindelse bør de kompetente myndigheder kunne betragte lodstjenester og andre teknisk-nautiske tjenester som påbudte.
- (39) Fritagelse for lodstvang eller fritagelse af visse kategorier af skibe for lodstvang, for eksempel gennem lodsfritagelsescertifikater, bør også betragtes som selvservicering. Hvis en sådan fritagelse kræver særlig godkendelse, skal betingelserne være relevante, objektive, gennemsikkelige og ikke-diskriminerende.
- (40) Udlejning af udstyr udgør ikke en havnetjeneste. Ikke desto mindre bør principperne om gennemsikkelighed og ikke-diskriminering overholdes i forbindelse hermed.
- (41) Forvaltningsorganer i havne, der er omfattet af dette direktiv, som også er leverandører af tjenesteydelser, bør være forpligtet til at føre særskilte regnskaber for henholdsvis deres funktion som forvaltningsorgan og deres funktion som leverandør af tjenester på konkurrencevilkår.
- (42) Kravet om at føre særskilt regnskab over hver type godkendt havnetjeneste bør gælde for alle virksomheder, som er blevet udvalgt til at levere sådanne tjenesteydelser.
- (43) Der bør foreligge procedurer for prøvelse af de kompetente myndigheders afgørelser.

¹⁸ Således som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 167, 30.4.2004.

- (44) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser med hensyn til havnes, vandvejes og havområders internationale status.
- (45) Det er vigtigt at sikre, at dette direktiv fremmer udviklingen af nye havne og havnefaciliteter. Enhver sådan investering, der foretages af et kommercielt foretagende i overensstemmelse med nationale bestemmelser om erhvervelse af ejendom, bør betragtes som en investering, der har været almindelig adgang til.
- (46) Dette direktiv bør ikke kræve, at en medlemsstat foretager berøvelse af ejendom eller indgreb i ejendomsretten i strid med fællesskabsrettens generelle principper, medmindre berøvelsen eller indgrebet er berettiget i overensstemmelse med sådanne generelle principper, og det kan kræves af en godkendt eller udvalgt tjenesteleverandør, at vedkommende betaler kompensation for en sådan berøvelse eller et sådant indgreb i overensstemmelse med de nævnte generelle principper.
- (47) Dette direktiv berører ikke anvendelsen af traktatens bestemmelser. Kommissionen bør navnlig fortsat sikre overholdelsen af disse bestemmelser ved, når det er nødvendigt, at udøve alle de beføjelser, den har i henhold til traktatens artikel 86.
- (48) På grundlag af medlemsstaternes rapporter om anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen foretage en vurdering, om nødvendigt ledsaget af et forslag til revision af direktivet. Kommissionen bør også vurdere situationen med hensyn til uddannelse, faglige kvalifikationer og sociale spørgsmål for personale, der udfører godshåndtering i havne og med hensyn til betingelserne for selvservice
- (49) Målene for denne retsakt, som er adgang til markedet for havnetjenester for enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af handlingens omfang og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 *Formål*

1. EF-leverandører af havnetjenester i søhavne har frihed til at levere havnetjenester i henhold til bestemmelserne i dette direktiv.
2. Friheden til at levere havnetjenester gælder med forbehold af havnens eller havnesystemets plads- eller kapacitetsbegrænsninger, trafikmæssig sikkerhed, generel sikkerhed eller havnens udviklingsstrategi og af gældende krav til sikkerhed og miljøbeskyttelse samt offentlig service-forpligtelser. Tjenester i forbindelse med adgang ad vandvejen til og fra havnen eller havnesystemet kan ligeledes være underkastet specifikke begrænsninger af sikkerhedshensyn.
3. Leverandører af havnetjenester og selvserviceydere har adgang uden forskelsbehandling til havneanlæg, hvortil der er almindelig adgang, i det omfang, det er nødvendigt for udøvelsen af deres aktiviteter.

Artikel 2 *Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv gælder for de former for havnetjenester, der er opført i artikel 3, og som leveres til en havns brugere mod betaling.
2. Dette direktiv gælder for alle søhavne eller havnesystemer, der er beliggende på en medlemsstats område, og som er åbne for almindelig kommerciel søtrafik, såfremt den gennemsnitlige årlige mængde af søtrafik i den enkelte havn de foregående tre år har været på mindst 1,5 mio. tons gods og/eller 200 000 passagerer.

Hvad dette angår, kan medlemsstaterne, hvis det er relevant, træffe afgørelse om, at trafik i de dele af havnen, der ikke er åbne for almindelig kommerciel trafik, ikke tages i betragtning.

3. Hvis en havn kun når den ene af de i stk. 2 nævnte trafikmængder, anvendes dette direktiv kun på den type tjenester, for hvilken tærsklen er nået.
4. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende dette direktiv på andre havne.
5. Medlemsstaterne kan undlade at anvende dette direktiv på havne, hvis anvendelse er af udpræget sæsonmæssig karakter, når blot de sikrer sig, at adgangen til markedet for havnetjenester er på et rimeligt niveau.

En liste over disse havne revideres regelmæssigt, første gang senest fem år efter dette direktivs ikrafttræden, og derefter hvert tredje år, og alle ændringer meddeles Kommissionen til orientering.

6. Kommissionen offentliggør til orientering i Den Europæiske Unions Tidende og på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne en liste over de i denne artikel omhandlede havne og havnesystemer. Listen offentliggøres første gang inden tre måneder efter direktivets ikrafttrædelse, og herefter én gang om året.
7. Medlemsstaterne kan kræve, at fartøjer, der først og fremmest anvendes til havnetjenester, registreres i en medlemsstat og fører en medlemsstats flag
8. Medlemsstaterne kan undlade at anvende dette direktiv på tjenesteydelser, der er omfattet af traktatens artikel 296 eller er erklæret hemmelige, eller såfremt deres gennemførelse skal ledsages af særlige sikkerhedsforanstaltninger i henhold til de gældende love og administrative bestemmelser i den pågældende medlemsstat, eller såfremt det er påkrævet af hensyn til statens grundlæggende sikkerhedsmæssige interesser.

Artikel 3 *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

1. "søhavn" eller "havn": et område, der består af et grundareal 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

2. "adgang til og fra en havn ad vandvejen": adgang til havnen fra det åbne hav og omvendt, for eksempel via sejlrender, floder, kanaler og fjorde
3. "havnesystem": to eller flere havne i samme geografiske område, der forvaltes af et enkelt forvaltningsorgan
4. "havn, hvis anvendelse er af udpræget sæsonmæssig karakter": en havn, hvor i de tre foregående år 50 % af den gennemsnitlige samlede årlige mængde af søtrafik er forekommet i løbet af tre på hinanden følgende måneder
5. "havnens forvaltningsorgan" eller "havnemyndigheden" (i det følgende benævnt "havnens forvaltningsorgan"): et 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 at koordinere og om fornødent kontrollere den virksomhed, der drives af operatørerne i den pågældende havn eller det pågældende havnesystem. Det kan bestå af flere særskilte organer og være ansvarlig for mere end én havn
6. "havnetjenester": teknisk-nautiske tjenesteydelser i form af lodsning (inden for de i artikel 14 fastsatte begrænsninger) bugsering og fortøjningstjenester; alle former for godshåndtering (herunder lastning og losning, stevedoring, stuvning, omladning og anden transport på terminalens område) og passagerservice (herunder indskibning og udskibning). Tjenesterne ydes enten i havneområdet eller på vandvejen til og fra den havn eller det havnesystem, der er omfattet af dette direktiv.
7. "leverandør af havnetjenester": enhver fysisk eller juridisk person, der mod vederlag leverer eller ønsker at levere en eller flere kategorier af havnetjenester
8. "offentlig service-forpligtelse": en forpligtelse, som er indført af en kompetent myndighed for at sikre tilstrækkelig levering af bestemte kategorier af havnetjenester
9. "selvservicering": en situation, hvor en virksomhed (en selvserviceyder), der normalt kan købe havnetjenester, med eget landbaseret personale, og i særlige tilfælde, jf. artikel 13, stk. 2, med eget søfarende mandskab, samt eget udstyr selv leverer en eller flere kategorier af havnetjenester efter de i dette direktiv fastlagte kriterier
10. "landbaseret personale": personale, der er ansat af selvserviceyderen, og som ikke er en del af dennes søfarende mandskab.
11. "attest om fritagelse for lodsning": et dokument udstedt af den kompetente myndighed, hvorved der gives fritagelse for eller foretages ændringer med hensyn til den obligatoriske lodsning
12. "tilladelse": enhver form for tilladelse, herunder en kontrakt, som tillader en fysisk eller juridisk person at levere en eller flere kategorier af havnetjenester eller at udføre selvservicering
13. "begrænsning af antallet af leverandører": en situation, hvor den kompetente myndighed ikke tillader en leverandør, som opfylder de kriterier for at opnå en

tilladelse, der er fastsat i overensstemmelse artikel 7, at levere en eller flere kategorier af tjenester. Antallet af leverandører må kun begrænses på grundlag af plads- eller kapacitetsproblemer, sikkerhedshensyn, eller krav, der hidrører fra miljøbestemmelser

14. 'godkendt fast rutefart': nærskibsfart, der drives med bevilling til fast rutefart, hvor der udelukkende besejles havne, som er beliggende i Fællesskabets toldområde. Rutefarten må ikke betjene eller anløbe nogen havne uden for Fællesskabets toldområde (dvs. i et tredjeland) eller en frizone i en havn (fortrinsvis de omhegnede frizoner) inden for toldområdet
15. "Kompetent(e) myndighed(er)": et organ, der er udpeget af en medlemsstat, og som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at gennemføre nærværende direktiv. Det kan bestå af flere særskilte organer og være ansvarligt for mere end én havn

Artikel 4 *Social beskyttelse*

Dette direktiv berører på ingen måde anvendelsen af medlemsstaternes sociale bestemmelser, herunder relevante regler om personalets sundhed, sikkerhed og ansættelsesvilkår. Sociale standarder må ikke være lavere end de standarder, der er fastsat ved gældende fællesskabslovgivning.

Artikel 5 *Sikkerhed og miljøbeskyttelse*

Dette direktiv berører på ingen måde medlemsstaternes og de af dem udpegede kompetente myndigheders rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne samt miljøbeskyttelse.

Artikel 6 *Anden lovgivning*

1. Dette direktiv berører ikke de kompetente myndigheders forpligtelser i henhold til direktiv 92/50/EØF, direktiv 93/36/EØF, direktiv 93/37/EØF og direktiv 93/38/EØF.

Dette direktiv berører heller ikke de kontrakter om offentlige tjenester, der er indgået på grundlag af forordning (EØF) nr. 3577/92.
2. I de tilfælde, hvor et af de i stk. 1 nævnte direktiver gør udbud af tjenesteydelseskontrakter obligatorisk, anvendes artikel 8, artikel 15, og artikel 19, stk. 1 og 2, i dette direktiv ikke på tildeling af sådanne kontrakter.
3. I relevante tilfælde berører direktivet berører ikke de kompetente myndigheders forpligtelser i henhold til direktiv 89/48/EØF, 92/51/EØF og 1999/42/EF om medlemsstaternes gensidige anerkendelse af erhvervsmæssig uddannelse.

Artikel 7 Tilladelse

1. Senest 18 måneder efter den dato, der er nævnt i artikel 22, skal alle leverandører af havnetjenester drive virksomhed på grundlag af en tilladelse, der er udstedt af den kompetente myndighed, med en maksimal varighed som fastsat i artikel 12.
2. Efter den kompetente myndigheds beslutning eller hvis en eksisterende og/eller potentiel ny tjenesteleverandør anmoder om det, finder proceduren i artikel 8 anvendelse på udstedelsen af tilladelser.
3. Kriterierne for den kompetente myndigheds udstedelse af tilladelser skal være gennemskuelige, ikke-diskriminerende, objektive og relevante og stå i et rimeligt forhold til formålet. Kriterierne må kun vedrøre følgende aspekter, om relevant:
 - a) tjenesteleverandørens og dennes personales faglige kvalifikationer, vedkommendes forsvarlige økonomiske situation og tilstrækkelige forsikringsdækning
 - b) sikkerhed for så vidt angår søtrafikken, havnen eller havneadgangen, dens installationer og udstyr samt personers sikkerhed
 - c) overholdelse af regler om ansættelsesvilkår og sociale bestemmelser, herunder dem, der er fastsat i kollektive overenskomster, forudsat at de er forenelige med fællesskabsretten
 - (d) overholdelse af lokale, nationale og internationale miljøkrav
 - e) havnens udviklingspolitik.

Tilladelsen kan omfatte offentlig service-forpligtelser vedrørende sikkerhed, regelmæssighed, kontinuitet, kvalitet og pris samt de betingelser, hvorunder tjenesten kan leveres.

4. De i stk. 3 omhandlede kriterier offentliggøres, og leverandører af havnetjenester underrettes forud om proceduren for at opnå tilladelse. Dette krav gælder ligeledes, hvis en tilladelse til levering af tjenesteydelser forudsætter investering i faste aktiver.
5. Medlemsstaterne kan vedtage bestemmelser om adgangen til erhvervet og om de kvalifikationsbeviser, der skal erhverves gennem aflæggelse af prøve.

Hvis de påkrævede tekniske faglige kvalifikationer omfatter specifikt lokalkendskab eller erfaring med lokale forhold, skal medlemsstaterne endvidere sikre, at ansøgende tjenesteleverandører har passende adgang til relevant uddannelse på gennemskuelige og ikke-diskriminerende vilkår, og eventuelt, hvor det er rimeligt, mod betaling.

6. En leverandør af havnetjenester har i forbindelse med udførelsen af de tjenesteydelser, der er omfattet af tilladelsen, ret til at ansætte personale efter eget valg, såfremt leverandøren opfylder de kriterier, der er fastsat i overensstemmelse med stk. 3 og med lovgivningen i den medlemsstat, hvor tjenesteydelserne udføres, forudsat at en sådan lovgivning er forenelig med EF-retten.

7. Den kompetente myndighed ændrer eller tilbagekalder en tilladelse, hvis de kriterier, der er nævnt i stk. 3, eller medlemsstatens sociale bestemmelser i væsentlig grad ikke eller ikke længere overholdes.

Artikel 8 *Procedure for udstedelse af tilladelser*

1. Når der henvises til denne artikel træffer den kompetente myndighed de nødvendige foranstaltninger til at sikre en gennemsækelig og objektiv udvælgelsesprocedure baseret på ikke-diskriminerende og relevante kriterier, der står i et rimeligt forhold til formålet.
2. De kompetente myndigheder offentliggør til almindelig underretning for de berørte sektorer i Fællesskabet en opfordring til interesserede parter om at deltage i udvælgelsesprocessen.

Denne offentliggørelse sker i Den Europæiske Unions Tidende for så vidt angår tilladelser vedrørende artikel 12, stk. 2, litra b), og for så vidt angår alle øvrige tilladelser på enhver hensigtsmæssig måde, hvorpå de nødvendige oplysninger rettidigt kan stilles til rådighed for enhver, der er interesseret i udvælgelsesprocessen.

3. Den kompetente myndighed sikrer, at de interesserede parter, der anmoder herom, modtager fuldstændig dokumentation. Den dokumentation, der gives til potentielle leverandører, skal mindst omfatte følgende:
 - a) tilladelseskriterier i henhold til artikel 7, stk. 3, samt udvælgelseskriterier, der definerer myndighedernes minimumskrav
 - b) tildelingskriterier, der definerer de faktorer, som myndighederne lægger til grund, når de vælger mellem de forslag, der opfylder udvælgelseskriterierne
 - c) retlige og organisatoriske vilkår for levering af tjenesten, herunder de krav, der stilles i forbindelse med tilladelsen, og hvilke materielle og immaterielle aktiver der stilles til rådighed for den udvalgte tjenesteleverandør, samt de relevante betingelser og gældende bestemmelser
 - d) sanktioner og bestemmelser om inddragelse af tilladelsen i tilfælde af overtrædelser
 - e) tilladelsens gyldighedsperiode.
4. Der skal være en periode på mindst 52 dage mellem indkaldelsen af bud og sidste frist for modtagelse af bud.
5. For hver procedure giver den kompetente myndighed offentligt meddelelse om den afgørelse, der er resultatet af udvælgelsesproceduren.
6. Hvis det efter en udvælgelsesprocedure med henblik på udstedelse af tilladelse ikke har været muligt at finde en passende tjenesteleverandør for en specifik havnetjeneste, kan havnens forvaltningsorgan på de i artikel 19 fastsatte betingelser vælge selv at levere denne havnetjeneste i en periode, som ikke må overstige fem år.

Herefter skal der iværksættes en ny udvælgelsesprocedure. Havnens forvaltningsorgan ydes, ud fra klare og på forhånd fastsatte kriterier, kompensation fra den nyligt udvalgte tjenesteleverandør for tidligere investeringer, det har foretaget, som endnu ikke er fuldt ud afskrevet, og som den nyligt udvalgte tjenesteleverandør overtager, idet der tages hensyn til det samlede økonomiske resultat af den tjeneste, der er ydet i den foregående periode.

7. Hvis den kompetente myndighed, der gennemfører udvælgelsesproceduren for en eller flere havnetjenester i en bestemt havn, selv er leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller ønsker at blive det eller direkte eller indirekte kontrollerer en leverandør eller potentiel leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller tjenester i denne havn, udpeger medlemsstaterne en anden og uafhængig kompetent myndighed til at gennemføre udvælgelsesproceduren eller til at godkende eller føre tilsyn med en sådan procedure.
8. Hvis en udvælgelsesprocedure resulterer i, at en tilladelse overtages af en anden tjenesteleverandør, berører det ikke de relevante regler om ansættelsesvilkår for den tidligere tjenesteleverandørs personale. Sociale standarder må ikke være lavere end de standarder, der er fastsat ved gældende fællesskabslovgivning.

Artikel 9

Begrænsning af antallet af leverandører af en eller flere havnetjenester

- 1 Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed, hvis den indfører begrænsninger i antallet af leverandører
 - a) informerer de berørte parter om den kategori eller de kategorier af havnetjenester og i givet fald den specifikke del af havnen, som restriktionerne gælder for, samt årsagerne til disse restriktioner
 - b) godkender det højeste antal leverandører, der er hensigtsmæssigt under de givne omstændigheder.
2. Den kompetente myndighed kan, hvor det er hensigtsmæssigt og i henhold til havnens offentliggjorte udviklingsplan, frit bestemme, hvilke kommercielle aktiviteter der skal udføres i havnen eller dele af havnen, især hvilke kategorier af gods der skal håndteres, samt hvordan havneplads eller -kapacitet til denne form for aktiviteter skal tildeles, uden at dette udgør en begrænsning af antallet af leverandører.
3. Hvis den kompetente myndighed, der træffer afgørelse om begrænsninger i forbindelse med en eller flere havnetjenester i en bestemt havn, selv er leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller tjenester eller direkte eller indirekte kontrollerer en leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller tjenester i denne havn, udpeger medlemsstaterne en anden og uafhængig kompetent myndighed til at træffe afgørelse om begrænsninger eller til at godkende eller føre tilsyn med en sådan afgørelse.

Artikel 10

Udstedelse af tilladelser

1. Hvis der indføres begrænsninger for en eller flere havnetjenester efter den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1, og betingelsen i artikel 7, stk. 2, er opfyldt, forbliver alle tilladelser vedrørende den pågældende tjeneste eller tjenester, der er gældende på det tidspunkt, hvor begrænsningerne indføres, gyldige, indtil de udløber.
2. Hvis der indføres begrænsninger for en eller flere havnetjenester efter den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1, og betingelsen i artikel 7, stk. 2, ikke er opfyldt, skal alle tilladelser vedrørende den pågældende tjeneste eller tjenester, der er gældende på det tidspunkt, hvor begrænsningerne indføres, ophæves, og den procedure, der er fastsat i artikel 8, skal iværksættes senest 6 måneder efter den dato, hvor begrænsningen blev indført.

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser, hvorefter en eksisterende tjenesteleverandør, der ikke udvælges efter anvendelse af nærværende artikel, ud fra klare og på forhånd fastsatte kriterier ydes kompensation af den nyligt udvalgte tjenesteleverandør for tidligere investeringer, som vedkommende har foretaget, som endnu ikke er fuldt ud afskrevet, og som den nyligt udvalgte tjenesteleverandør overtager, idet der tages hensyn til det samlede økonomiske resultat af den tjeneste, der er leveret i den foregående periode.

3. Eksisterende tilladelser, herunder rettigheder, der følger af ejendomsrettigheder i eller til en havn, kan forblive gyldige uden ændringer ud over den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1. I så fald finder bestemmelserne i artikel 12 ikke anvendelse.

Hvis der imidlertid indføres begrænsninger for en eller flere havnetjenester efter den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1, forbliver eksisterende tilladelser vedrørende den pågældende tjeneste eller tjenester, der omfatter rettigheder, som hidrører fra ejendomsrettigheder i eller til en havn, gyldige uden ændringer, indtil de udløber, dog højst med den varighed, der gælder ifølge artikel 12, regnet fra den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1.

Artikel 11

Nye havne eller dele af en havn

1. En eller flere investorer, der kommercielt har finansieret og i fællesskab bygget en ny havn eller del af en havn, herunder basisinfrastruktur, før den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1, og som ønsker at levere havnetjenester i denne havn, bortset fra teknisk-nautiske tjenesteydelser, jf. artikel 3, stk. 6, indrømmes en tilladelse med en varighed, der er i overensstemmelse med artikel 12, regnet fra den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1.

Hvis der indføres begrænsninger for en eller flere havnetjenester efter den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1, og forudsat at investeringsmuligheden har været generelt tilgængelig, forbliver alle tilladelser vedrørende den pågældende tjeneste eller tjenester, der er gældende på det tidspunkt, hvor begrænsningerne indføres, gyldige, indtil de udløber.

2. Hvis en beslutning efter den dato, der er foreskrevet i artikel 7, stk. 1., om at bygge en ny havn eller en del af havn er afhængig af en kommende serviceleverandørs sideløbende beslutning om uigenkaldeligt at forpligte sig til betydelige investeringer i den nye havn eller del af havn, herunder basisinfrastruktur, skal tilladelserne udstedes for en begrænset periode i henhold til bestemmelserne i artikel 12, uden at den kommende tjenesteleverandør pålægges yderligere krav.
3. Hvis der senere indføres begrænsninger i antallet af tjenesteleverandører for en eller flere havnetjenester, forbliver alle tilladelser vedrørende den pågældende tjeneste eller tjenester, der er gældende på det tidspunkt, hvor begrænsningerne indføres, gyldige, indtil de udløber, forudsat at investeringsmuligheden har været generelt tilgængelig.
4. Teknisk-nautiske tjenesteydelser, som defineret i artikel 3, stk. 6, er ikke omfattet af bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 12 *Varighed*

Tilladelser gives for et begrænset tidsrum, der kan forlænges; tidsrummet fastsættes ud fra følgende kriterier:

1. Hvis der for at levere tjenester ikke skal foretages investeringer, som af den kompetente myndighed anses for at være betydelige, er tilladelsens maksimale varighed på 8 år.
2. Hvis investeringer, der af den kompetente myndighed anses for at være betydelige, vedrører
 - a) mobile aktiver, er tilladelsens maksimale varighed 12 år
 - b) faste aktiver og mobile anlægsaktiver, der er sammenlignelige med faste aktiver, såsom containerkraner, portal- og brokraner til lastning/losning af skibe samt slæbebåde, er tilladelsens maksimale varighed 30 år, uanset om ejendomsretten hertil overgår til havnens forvaltningsorgan.

Hvis tjenesteleverandørens investering omfatter både mobile og faste aktiver gælder den længste af de nævnte tilladelsesperioder.

3. Medlemsstaterne kan indføre en procedure, hvorefter en tjenesteleverandør, der agter at foretage eller indgå en uigenkaldelig aftale om betydelige investeringer i faste aktiver løbet af de sidste ti år, før tilladelsen udløber, og kan påvise, at disse investeringer medfører en forbedring af den pågældende tjenestes samlede effektivitet, kan anmode den kompetente myndighed om at iværksætte en udvælgelsesprocedure, jf. artikel 8, med henblik på udstedelse af en ny tilladelse, inden den eksisterende tilladelse udløber.
4. De kompetente myndigheder offentliggør til almindelig underretning for de berørte sektorer i Fællesskabet oplysninger om tilladelser, der er på vej til at udløbe, mindst 6 måneder før udløbsdatoen.

Artikel 13 *Selvservicering*

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at der kan udføres selvservicering i overensstemmelse med dette direktiv, hvor det er muligt.

Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed kun nægter at tillade selvservicering for en eller flere kategorier af havnetjenester, hvor der er objektive grunde hertil i form af plads- eller kapacitetsproblemer, sikkerhedshensyn, eller krav på grundlag af miljøbestemmelser.

2. Hvad angår godshåndterings- og passagerserviceydelser for rederier, der driver godkendt fast rutefart på nærsøfartsforbindelser og motorveje til søs¹⁹, anerkender medlemsstaterne rederiernes ret til også at anvende skibets faste søfarende mandskab til at udføre selvservicering.
3. Selvservicering er betinget af en tilladelse. Kriterierne for en sådan tilladelse skal være de samme som for leverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester og i overensstemmelse med kriterierne i artikel 7, stk. 3, for så vidt disse er relevante. De kompetente myndigheder skal udstede sådanne tilladelser til selvserviceydere på en effektiv og hensigtsmæssig måde. En tilladelse forbliver gyldig, så længe selvserviceyderen overholder de kriterier, der er lagt til grund ved udstedelsen.
4. Dette direktiv berører på ingen måde anvendelsen af nationale bestemmelser vedrørende uddannelseskrav og erhvervskvalifikationer, ansættelsesvilkår og sociale spørgsmål, herunder kollektive overenskomster, for så vidt disse bestemmelser er forenelige med fællesskabsretten og med Fællesskabets og den pågældende medlemsstats internationale forpligtelser.
5. Hvis selvservicering er betinget af, at der betales et gebyr som bidrag til varetagelsen af offentlig service-forpligtelser i forbindelse med teknisk-nautiske tjenesteydelser, som selvserviceydere ikke kan opfylde, fastsættes gebyret efter relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende kriterier.

Artikel 14 *Lodsning*

1. Hvad angår lodstjeneste, kan medlemsstaterne lægge særlig strenge kriterier vedrørende søtransportsikkerhed og offentlig service-forpligtelser til grund for udstedelse af den tilladelse, der er omhandlet i artikel 7.

De kompetente myndigheder kan også fastslå, at lodsning er påbudt, og fastsætte sådanne regler for tilrettelæggelsen af denne tjeneste, som de finder passende under hensyn til sikkerheden og offentlig service-forpligtelser; de kan også, når forholdene i en havn eller en gruppe havne og/eller adgangsforholdene kræver det, vælge selv at varetage den pågældende tjeneste eller, hvor det er hensigtsmæssigt, overdrage den

¹⁹ Således som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 167, 30.4.2004.

direkte til en enkelt leverandør. De kan navnlig kræve, at denne tjeneste leveres af kompetente personer, der opfylder rimelige og ikke-diskriminerende betingelser, som er fastsat i den nationale lovgivning.

2. Fritagelse for lodstvang eller fritagelse af visse kategorier af skibe for lodstvang, for eksempel gennem lodsfrigtagelsescertifikater, er at betragte som selvservicering. Hvis en sådan fritagelse kræver særlig godkendelse, skal betingelserne for denne godkendelse være relevante, objektive, gennemskuelige og ikke-diskriminerende.

Medlemsstaterne underretter senest fem år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, Kommissionen om foranstaltninger, der er truffet for at forbedre lodstjenestens effektivitet.

Artikel 15 *Klage- og domstolsprøvelse*

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver med legitim interesse deri har ret til prøvelse af afgørelser eller individuelle foranstaltninger, der i henhold til dette direktiv er truffet af kompetente myndigheder eller havnens forvaltningsorgan.
2. Hvis en ansøgning om adgang til at levere havnetjenester i henhold til dette direktiv afslås, underrettes ansøgeren eller ansøgerne om begrundelsen for, at den eller de pågældende ikke har opnået tilladelse eller er blevet udvalgt. Begrundelsen skal være objektiv, ikke-diskriminerende, underbygget og veldokumenteret. Ansøgeren skal have adgang til klageprocedurer. Afgørelsen skal kunne indbringes for en national domstol eller en offentlig myndighed, der med hensyn til organisation, økonomisk grundlag, retlig opbygning og beslutningstagning er uafhængig af den kompetente myndighed eller den pågældende havns forvaltningsorgan, og som er uafhængig af enhver tjenesteleverandør.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, for at klageorganernes afgørelser kan underkastes domstolsprøvelse.

Artikel 16 *Gennemskuelighed i de økonomiske forbindelser*

1. Med henblik på at skabe rimelige konkurrencevilkår i og mellem Fællesskabets havne skal alle havne og havnesystemer, jf. artikel 2 i dette direktiv, inden for de fastsatte frister forelægge medlemsstaterne og Kommissionen de oplysninger, der kræves i henhold til Kommissionens direktiv 80/723/EØF²⁰. Det samme gælder for de økonomiske forbindelser mellem medlemsstater og leverandører af havnetjenester, uanset om de øvrige bestemmelser i direktiv 80/723/EØF vil kunne finde anvendelse på dem.
2. Kommissionen og medlemsstaterne træffer på grundlag af de oplysninger, der fremlægges af havnene og havnesystemerne, de foranstaltninger, der kræves af

²⁰ EFT L 195, 29.7.1980, s. 35. Senest ændret ved direktiv 2000/52/EF (EUT L 193, 29.7.2000, s. 75).

fællesskabsretten, for at etablere rimelige konkurrencevilkår i og mellem Fællesskabets havne.

3. Senest tre år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, og derefter hvert tredje år, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemsommeligheden i havnenes og havnesystemernes økonomiske forbindelser samt om de konsekvenser, som medlemsstaterne og Kommissionen har draget heraf.

Artikel 17

Gennemsommelighed i offentlig finansiering

Kommissionen udarbejder senest et år efter, at dette direktiv er trådt i kraft, fælles retningslinjer for finansiering, som ydes til havne af medlemsstaterne eller i form af andre offentlige midler; den fastlægger i disse retningslinjer, hvilken støtte til havnene der er forenelig med det indre marked.

Artikel 18

Regnskabsbestemmelser

De udvalgte tjenesteleverandører skal føre særskilt regnskab for hver af de havnetjenester, som de har tilladelse til at levere. Regnskaberne skal opstilles i overensstemmelse med gældende forretningspraksis og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper.

Artikel 19

Gennemsommelighed i havnens forvaltningsorgans regnskaber

1. Hvis havnens forvaltningsorgan leverer havnetjenester, skal det opfylde kriterierne i artikel 7, stk. 3, og adskille regnskaberne for hver af dets havnetjenesteaktiviteter fra regnskaberne fra dets øvrige aktiviteter. Regnskaberne skal opstilles i overensstemmelse med gældende forretningspraksis og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper for at sikre at:
 - a) den interne bogføring vedrørende de forskellige aktiviteter holdes adskilt
 - b) alle omkostninger og indtægter tildeles eller fordeles korrekt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper
 - c) de omkostningsregnskabsprincipper, som de adskilte regnskaber føres efter, er klart fastlagt.
2. Revisionsrapporten om årsregnskaberne skal vise, om der foreligger finansielle overførsler mellem forvaltningsorganets havnetjenesteaktiviteter og dets andre aktiviteter. Revisionsrapporten opbevares af medlemsstaterne og stilles på anmodning til rådighed for Kommissionen.

En særskilt revisionsrapport kan betragtes som fyldestgørende, forudsat den indeholder de samme oplysninger.

3. Dette direktiv berører ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til direktiv 80/723/EØF.

Artikel 20
International status

Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser med hensyn til havnes, vandvejes og havområders internationale status.

Artikel 21
Rapport og revision

Medlemsstaterne sender Kommissionen en rapport om anvendelsen af dette direktiv senest 36 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen.

På grundlag af medlemsstaternes rapporter foretager Kommissionen en vurdering af medlemsstaternes gennemførelse af direktivet, om nødvendigt ledsaget af forslag til revision af direktivet.

Artikel 22
Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for [18 måneder fra dets ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 23

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 24

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
formand

På Rådets vegne
formand

