



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.2.2001
KOM (2001) 35 endelig

2001/0047 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

Bedre tjenesteydelseskvalitet i søhavne: Et nøgle til europæisk transport

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om markedsadgang for havnetjenester

(Forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Bedre tjenesteydelses kvalitet i søhavne: En nøgle til europæisk transport

INDLEDNING

Kommissionens grønbog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur¹ igangsatte en livlig og informeret debat med de involverede og de europæiske institutioner.

Dette var ikke nogen overraskelse. Grønbogen var Kommissionens første forsøg på at komme frem til en sammenhængende politik vedrørende søhavne og skibsfartsinfrastruktur, og alene af denne grund kunne den forvente et stort publikum. endvidere var man i stadig højere grad ved at blive klar over, at søhavne spiller en nøglerolle i intermodale dør-til-dør transportkæder, at deres funktion er af afgørende betydning for handel både inden for og uden for Fællesskabets grænser, og at den tilsyneladende uundgåelige vækst inden for transportefterspørgsel kræver, at søtransport - og derfor søhavne - i stadig højere grad må bære mere af det pres, transportinfrastruktur udsættes for.

Hvidbogen om den fælles transportpolitik, der snart offentliggøres, fokuserer bl.a. på den voksende rolle, søhavne kommer til at spille, for at kunne afhjælpe de eksisterende problemer inden for transport på landjorden og for at sikre, at Fællesskabets transportmarked fungerer bedre.

Det er forståeligt, at de involverede i særlig grad understreger de områder, der berører dem direkte, og debattens kernepunkter kan resumeres således:

- søhavne må inkluderes i det transeuropæiske transportnet
- regulering af adgangen til tjenesteydelser i havne må systematiseres
- offentlig finansiering af søhavne og havneinfrastrukturer.

1. SØHAVNE OG TEN-T

Beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN)² giver en bred ramme for oprettelse af et integreret, multimodalt infrastrukturnet. Søhavne spiller selvfølgelig en vigtig rolle i et sådant net.

Selv om TEN-beslutningen fastsætter betingelserne for havnekategorier og havnerelaterede projekter af fælles interesse, projekternes specifikke mål samt de specifikke betingelser, der skal opfyldes, kunne man ikke nå til enighed om en identificering af og en inkludering i TEN's oversigtsplaner (kort) af de pågældende søhavne, hovedsagelig fordi man ikke kunne blive enige om kriterierne for volumen og/eller type trafik.

¹ KOM(1997) 678 endelig af 10.12.1997

² EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

I overensstemmelse med tidligere afgivede løfter genvurderede Kommissionen situationen. Man konkluderede, at havnenes beliggenhed (også flodhavne og intermodale terminaler) skulle specificeres mere klart i retningslinjerne, hvis man skulle opnå TEN's multimodale mål.

Da TEN skal fungere som et multimodalt infrastrukturnet, som gradvis kombinerer og integrerer de forskellige transportmåder og nationale net, er det ikke berettiget fortsat at udelukke søhavne.

Kommissionen besluttede derfor bl.a. med anvendelse af objektive kriterier³, at identificere ca. 300 søhavne som skal indgå i oversigtsplanerne og forsøgte at forbedre definitionen af relevante projekter af fælles interesse forbundet med søhavne. Reaktionen på grønbogen var enstemmige, hvad angår den rigtige placering af søhavne i TEN.

Kommissionens forslag er endnu ikke blevet vedtaget af Parlamentet og Rådet. For øjeblikket søger man godkendelse fra institutionerne og en tilfredsstillende løsning synes nært forestående. Kommissionen har bevist sin vilje til aktivt at arbejde frem mod en løsning og man kan stole på, at den fortsat vil gøre dette.

2. ADGANG TIL MARKEDET FOR HAVNETJENESTEYDELSER

"Havnetjenesteydelser" er ydelser af kommerciel art, som mod betaling ydes til havnebrugere, og denne betaling indgår ikke normalt i de afgifter, der opkræves for at kunne anløbe eller operere i en havn.

Det er indlysende, at havnetjenesteydelsers kvalitet, effektivitet og pris-præstation er af afgørende betydning for den servicekvalitet havnen generelt yder. Disse faktorer er blevet nøgleelementer i konkurrencen mellem Fællesskabets havne, når det drejer sig om at tiltrække kunder.

Traditionelt ydes havnetjenesteydelser inden for rammer, der karakteriseres af eksklusive rettigheder og/eller retlige eller faktiske monopoler, der kan være offentlige eller private. Drøftelserne efter offentliggørelse af grønbogen har vist, at de traditionelle strukturer er under opløsning, og at der har fundet en betydelig udvikling sted i alle medlemsstater.

Hvad angår lasthåndtering er der ofte med succes blevet rokket ved de traditionelle strukturer med det resultat, at restriktionerne gradvist er blevet fjernet fra mange markeder, som er blevet mere kommercielt orienterede med stigende deltagelse fra den private sektor og - dette erkendes generelt - øget effektivitet ledsaget af mere markedsorienterede priser.

Denne generelle udvikling er positiv. Den er dog langt fra ensartet i alle fællesskabshavne. Det er også ved mange lejligheder blevet påpeget, at den må ledsages af klare og pålidelige procedurebestemmelser, der fastsætter rettigheder og forpligtelser for eksisterende og potentielle tjenesteydere samt for de kompetente nationale myndigheder, der kontrollerer havnene og/eller udvælgelse af tjenesteydere.

³ Kriterierne er:

- søhavnene skal være åbne for alle kommercielle operatører
- volumen-relaterede (1 mio. ton gods/eller 200 000 internationale passagerer om året) med bestemte undtagelser for de græske øer
- strategisk betydning, som sikrer territorial kontinuitet mellem TEN's landforbindelser.

Andre havnetjenesteydelser har ikke haft samme udvikling; restriktioner og private og offentlige monopoler er stadig fremherskende, bl.a. for lodsning i havne og, omend i mindre grad, inden for bugsering og fortøjning. Havnene er klar over, at en af konsekvenserne af denne situation er, at levering af disse tjenesteydelser ofte udgør en uforholdsmæssig omkostningsfaktor for havnebrugere, og at dette derfor er blevet et vigtigt element i konkurrencen mellem havne.

Alle medlemsstaterne er gået ind for princippet om gradvist at åbne denne markedssektor for konkurrence, selv om markedsåbningen er forskellig mellem medlemsstaterne og endda mellem havne i samme medlemsstat.

Der er ingen, der stiller spørgsmålstejn ved, at alle kommercielle havnetjenesteydelser falder ind under traktatens konkurrencebestemmelser samt bestemmelserne om de væsentlige friheder: etableringsfrihed, fri bevægelse for arbejdstagerne, varer og tjenesteydelser.

En række havnespecifikke faktorer kan dog ikke ignoreres. Havne kan måske kun tilbyde begrænset plads; de spiller en veldefineret rolle i Fællesskabets toldprocedurer. Havne har et specifikt ansvar for sikkerhed både til lands og til vands samt miljøbeskyttelse. Disse elementer kan udgøre legitime grunde til restriktioner for markedsadgang, hvad angår levering af bestemte havnetjenesteydelser. Ingen restriktioner kan dog begrænses betingelsesløst. Endvidere kræver de store forskelle mellem Fællesskabets havne en differentieret fremgangsmåde. Da der ikke er to havne, der er ens, er det med rette blevet påpeget, at en række beslutninger for markedsadgang til havnetjenesteydelser må tage hensyn til den pågældende havns individuelle træk.

Kommissionen har så vidt håndteret problemet med anvendelse af traktatens bestemmelser ved at behandle hvert enkelt tilfælde selvstændigt og den vil fortsat gøre dette. Høringer har dog vist bred støtte til etablering af en regelramme på fællesskabsniveau, som sigter på mere systematiske bestemmelser om adgang til havnetjenesteydelsesmarkedet i havne med international trafik under hensyntagen til sikkerhed til søs og miljøkrav og, hvor dette er hensigtsmæssigt, forpligtelse til offentlig tjeneste og erkendelse af de pågældende havnes forskelligheder. Denne ramme skal ledsage og være vejledende for nationale foranstaltninger, som fortsat skal arbejde på at eliminere eksisterende restriktioner inden for havnetjenesteydelser, samtidig med at denne proces - under hensyntagen til nærhedsprincippet - i tilstrækkeligt omfang respekterer lokale, regionale og nationale træk, der er specifikke for de pågældende havne.

En sådan fremgangsmåde finder ikke enstemmig støtte. Der blev givet udtryk for, at adgangsrestriktioner for lasthåndteringsmarkedet stort set er blevet elimineret, og at det derfor ikke er nødvendigt med en ny regelramme. Denne vurdering afspejler dog ikke situationen i Fællesskabet som helhed og tager under ingen omstændigheder hensyn til, at mange føler, at procedurereglerne i forbindelse med tildeling af godkendelser er utilstrækkelige. Havnelodser og, i langt mindre grad, bugseringsoperatører er imod en regelramme; de ønsker at opretholde de eksisterende strukturer med den begrundelse, at de til nu har tjent til at sikre høje sikkerhedsstandarder. De personer, der har ansvaret for fortøjningstjenester forholder sig neutrale. Lodsernes og bugseringsoperatørernes bidrag til sikkerhed i havne påskønnes, men dette er ikke tilstrækkelig grund til a priori at undtage disse tjenesteydelser fra traktatens bestemmelser eller fra en ny regelramme på fællesskabsniveau, selv om denne ramme skal sikre, at der tages tilstrækkelig hensyn til sikkerhed og til specifikke lokale forhold.

Udfordringen består derfor i at kombinere sikkerhed til søs, miljøkrav og, hvor nødvendigt, forpligtelse til offentlig tjeneste med en regelstruktur, der er forenelig med

konkurrencemønstre. På grundlag af omfattende høringer foreslår Kommissionen vedlagte (**bilag 1**) regelramme om adgang til markedet for havnetjenesteydelser.

I betragtning af, hvor komplicerede medlemsstaternes havneordninger er, og hvor forskellige havnene er hvad angår størrelse, status, funktion, søfartssikkerhed og miljøbeskyttelseskrav mener man, at direktivet er det mest hensigtsmæssige retsinstrument, idet gennemførelsen af rammen må foregå på medlemsstatsniveau.

3. OFFENTLIGE FINANSER OG HAVNE

Ejerskab, organisering og forvaltning af havne varierer mellem og i medlemsstaterne hvilket fører til stor forskellighed i havnesektoren. Mens man accepterer, at det overlades til medlemsstaterne at træffe beslutninger om ejerskab og organisering er nøglespørgsmålet fra et konkurrencesynspunkt de finansielle strømme mellem de offentlige myndigheder, havneoperatørerne og brugerne af havnefaciliteter og -tjenesteydelser.

Tidligere forventedes det, at skatteyderne betalte for havne og havnefaciliteter, men der har udviklet sig en påviselig tendens frem mod større privat deltagelse i denne finansiering. Finansiering af mange havnefaciliteter bliver derfor i stadig højere grad den private sektors ansvar, mens havnemyndighederne har en tendens til at begrænse sig til at være "husvært" og finansiering og drift af de faciliteter, som er af afgørende betydning for sikker og effektiv drift af havnen som helhed.

Samtidig forsøger flere og flere havne at udvikle en mere aktiv kommerciel rolle i samarbejde med private partnere i og uden for havnen. Nogle havne fungerer faktisk udelukkende på et kommercielt grundlag.

3.1. Rapport om offentlig finansiering og afgiftspraksis i Fællesskabets søhavne ("oversigt")

Det er under disse omstændigheder ikke nogen overraskelse, at konkurrence mellem havne, som øges ved gennemførelsen af det indre marked, påvirkes af gennemførelsen af havnestaternes meget forskellige havnepolitikker. Det er muligt, men ikke sikkert, at dette kræver initiativer på fællesskabsniveau. Før diskussionen kunne fortsætte mente alle institutionerne dog, at man var nødt til at etablere et tilfredsstillende informationsniveau vedrørende sådanne nøglespørgsmål som de organisationsmæssige og forvaltningsmæssige strukturer i fællesskabshavne, de finansielle strømme fra den offentlige sektor til de forskellige typer havne samt afgiftspraksis i disse havne.

Kommissionen har derfor med medlemsstaternes hjælp og aktive indsats indsamlet oplysninger i form af en oversigt over offentlig finansiering og afgiftspraksis i Fællesskabets havne. Kommissionen forpligtede sig til at offentliggøre resultaterne; oversigten foreligger i **bilag 2**.

Selv om medlemsstaternes oplysninger blev givet på grundlag af tidligere kendsgerninger og data, og der siden har fundet betydelige udviklinger sted, mener man dog, at oplysningerne i det store og hele er gyldige og bør betragtes som et nyttigt grundlag for yderligere arbejde.

Oversigten er umiddelbart forståelig, og enkelthederne behøver ikke at blive gentaget her. Det er dog passende at fokusere på nogle nøglekonklusioner.

- Den private sektor spiller en stadig større rolle i havneudvikling, men det anslås, at 90% af Fællesskabets søhandel foregår i havne, hvor investeringer og andre politiske og forvaltningsmæssige beslutninger, f.eks. afgifter, i forskellig grad er afhængig af eller i det mindste påvirket af offentlige organer.
- Offentlige investeringer i havneprojekter repræsenterer mellem 5 og 10% af alle Fællesskabets transportinfrastrukturinvesteringer. Hovedtendensen i disse investeringer varierer i Fællesskabet: Østersøområdet viser betydelig støtte til start-op investeringer, mens man i Vesterhavs- og i Middelhavsområdet registrerer store investeringer i moderniseringsprojekter.
- Offentlige finansieringsstrømme er ikke tilstrækkeligt gennemsigtige: regnskabsinstrumenterne kan normalt ikke give aggregerede oplysninger om offentlige investeringer i havne eller spore strømme tilfredsstillende og anvendelse af offentlige midler i havne som samtidig har både offentlig infrastrukturforvaltning og kommercielle aktiviteter.
- Systemer for pålæggelse af afgifter og dækning af udgifter varierer betydeligt; dækning af udgifterne er ikke altid hovedmålet.
- Sektoren for havnetjenesteydelser er i udvikling og mulighederne for markedsadgang er klart voksende. Procedurebestemmelser til at sikre retfærdige og åbne udvælgelsesprocedurer hvor antallet af tjenesteydere er begrænset er dog uklare og utilfredsstillende.

3.2. Gennemsigtighed

Oversigten bekræfter den holdning, Kommissionen og andre tidligere har givet udtryk for, at det nuværende gennemsigtighedsniveau i havnesektoren ikke er tilstrækkeligt til at sikre oplysninger om aggregerede offentlige pengestrømme til havne, når dette sker i henhold til nationale ordninger, samt at store strømme og anvendelse af offentlige midler i havneområder, som samtidig beskæftiger sig med både havneforvaltning - inklusive havneinfrastruktur - og kommercielle aktiviteter.

Let tilgængelige oplysninger om offentlige pengestrømme, uafhængigt af kilde, kan hjælpe Kommissionen ved behandling af statsstøttesager. Medlemsstaterne skal i henhold til traktaten meddele Kommissionen enhver støtte, og hvis en statsstøttesag, uafhængigt af grunden, skal undersøges, anmoder Kommissionen normalt om oplysninger om offentlige pengestrømme som skulle være let tilgængelige i henhold til nationale budgetbestemmelser.

Neutralitetsprincippet i traktatens artikel 295 sikrer, at traktaten ikke på nogen måde berører de bestemmelser i medlemsstaterne der vedrører ejendomsretlige ordninger. Konkurrence mellem private og offentlige operatører må dog ikke fordrejes ved finansielle strømme fra offentlige myndigheder, som gør det muligt for den offentlige operatør at reducere sine omkostninger. For øjeblikket er de finansielle forhold mellem den offentlige sektor, havne og andre foretagender der arbejder i havnene ofte ikke klare på grund af den indviklede beskaffenhed af de institutionelle og finansielle ordninger for havne, havneforvaltning og søfartsinfrastruktur i Fællesskabet.

Under arbejdet med oversigten fremgik det, at der anvendes mindst tre større regnskabssystemer i havne.

For det første kan havneforvaltningen anvende et regnskabssystem, der generelt er sammenligneligt med systemerne i den private sektor, og hvor man anvender generelt accepterede regnskabsprincipper i den pågældende medlemsstat og revision ved uafhængige organer. Dette system anvendes i stigende grad, selv om hovedformålet normalt ikke er at vise, eller ikke vise, offentlige midler, men det er blot et driftsinstrument for havneforvaltningen og et benchmarking-instrument for aktionærene.

Det andet system kan beskrives som offentlig regnskabsføring eller om "budget" fremgangsmåde. Hensigten hermed er at føre bog over offentlige midler.

Den tredje type regnskabssystem anvendes i bestemte havne, som indgår i et større offentligt organ (dvs. på kommunalt niveau) og derfor ikke har adskilte regnskaber. Udgifter såsom investeringer udføres i henhold til det offentlige organs beføjelser og optegnes som en del af kommunens offentlige regnskabssystem. Denne fremgangsmåde som kaldes "bundled" skal overvåge og kontrollere de finansielle anliggender for det bredere offentlige organ som helhed.

Når man analyserer disse tre hovedregnskabsmodeller er det klart, at ingen af dem er i stand til at give gennemsigtige og klare oplysninger om offentlige pengestrømme i havne, og hvorledes havneforvaltningen anvender disse midler ved udførelsen af dens mange opgaver. Dette er ikke nogen overraskelse, da de anvendte systemer simpelthen ikke er beregnet til at optegne de oplysninger, der nu er nødvendige, og at skelne mellem kommercielle aktiviteter og offentlig havne- og infrastrukturforvaltning. Det offentlige budgetforvaltningssystem, som bestemte kommunale havne anvender, og som i sig selv følger et alment princip, dvs. at udgifter og indtægter ikke klart angives, gør det umuligt at foretage en klar identificering af pengestrømme til særlige aktiviteter.

Høringerne efter offentliggørelse af grønbogen har påvist denne utilfredsstillende situation. Den giver anledning til mistænksomhed og beskyldninger havnene imellem, enten dette er berettiget eller ej. Den muliggør ikke tilfredsstillende kontrol, når dette er påkrævet, af statsstøttebestemmelser fra Kommissionens side og risikerer generelt at hindre konkurrence på et tidspunkt, hvor medlemsstaterne og havnemyndighederne indfører mere og mere privat initiativ, konkurrence og kapital i havnene.

Kommissionen mener, at anvendelse af Kommissionens direktiv 2000/52/EF⁴ om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder ("gennemskuelighedsdirektivet") forbundet med et retligt krav om at føre adskilte regnskaber, som indføres som en del af det foreslåede "direktiv om markedsadgang til havnetjenesteydelser" vil føre til betydelige forbedringer.

3.2.1. Gennemskuelighedsdirektivet

Gennemskuelighedsdirektivet [artikel 1, stk. 1] erkender, at offentlige virksomheder fortsat spiller en vigtig rolle i medlemsstaternes økonomi, men kræver, at de økonomiske forbindelser mellem offentlige myndigheder og offentlige virksomheder er gennemskelige for at medvirke til at sikre retfærdig konkurrence mellem offentlige virksomheder og mellem offentlige og private virksomheder samt en effektiv anvendelse af traktatens konkurrencebestemmelser. Det skulle være muligt at opnå passende gennemskuelighed, hvis følgende fremgår klart:

⁴ EFT L 193 af 29.7.2000, s. 75; ændring af direktiv 80/723/EØF.

- hvilke offentlige midler de offentlige myndigheder stiller direkte til rådighed for de pågældende offentlige virksomheder
- hvilke offentlige midler de offentlige myndigheder stiller til rådighed gennem offentlige virksomheder eller penge- og finansieringsinstitutter
- hvorledes disse offentlige midler reelt anvendes

og gælder særlig for følgende aspekter af de økonomiske forbindelser mellem offentlige myndigheder og offentlige virksomheder:

- udligning af driftstab
- kapitaltilførsel
- indskud, som ikke skal tilbagebetales eller lån på fordelagtige vilkår
- indrømmelse af økonomiske fordele i form af afkald på overskud eller undladelse af at inddrive fordringer
- afkald på normal forrentning af indskudte offentlige midler
- kompensation for byrder, pålagt af de offentlige myndigheder.

Disse bestemmelser gælder for offentligt ejede havne. Havnens juridiske struktur er irrelevant⁵. En offentlig havn behøver overhovedet ikke at have en juridisk person, der adskiller sig fra statens, idet medlemsstaterne ellers vil kunne afgøre, om en havn er omfattet af gennemsigtighedsdirektivet ved at vælge en særlig juridisk status eller ved ikke at give havnen en juridisk status overhovedet. Det bemærkes i denne forbindelse, at det, at et organ, der udøver økonomiske aktiviteter af erhvervsmæssig eller kommerciel art, er integreret i statsadministrationen og ikke er en juridisk person adskilt herfra ikke hindrer, at der foreligger økonomiske forbindelser mellem staten og dette organ. Ved hjælp af budgetbevillinger har staten pr. definition magt til at påvirke foretagendets økonomiske forvaltning, den kan kompensere for driftstab og stille nye midler til rådighed for foretagendet. Den kan derfor tillade virksomheden at udføre sine aktiviteter uafhængigt af bestemmelserne om normal kommerciel forvaltning, hvilket er netop den situation, direktivet forsøger at gøre gennemskuelig.

Gennemskuelighedsdirektivet erkender endvidere [artikel 1, stk. 2] at medlemsstaterne i bestemte sektorer ofte giver særlige eller eksklusive rettigheder til bestemte virksomheder eller giver bevillinger eller en anden form for kompensation til bestemte virksomheder, som pålægges drift af tjenester der er af almindelig økonomisk interesse⁶, hvilket er almindeligt forekommende i Fællesskabets havnesektor. Disse virksomheder er ofte også i konkurrence med andre virksomheder og kan være offentlige, private eller offentlige/private.

Et korrekt gennemskuelighedsniveau skulle kunne opnås, hvis følgende fremgår klart:

- omkostninger og indtægter forbundet med forskellige aktiviteter

⁵ Domstolens afgørelse 118/85 Kommissionen mod Den Italienske Republik.

⁶ Forsyningspligtigheder i Europa, EFT C 281 af 26.9.1996, s. 3.

- fuldstændige oplysninger om de metoder, hvorved omkostninger og indtægter er forbundet med eller tildeles forskellige aktiviteter

og hvis følgende udføres:

- (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, de adskilte regnskaber føres efter er klart fastlagt.

Som i tilfældet med artikel 1 gælder disse forpligtelser for virksomhederne uafhængigt af juridisk status eller hvorvidt de pågældende aktiviteter udføres af et bestemt organ.

Gennemskuelighedsdirektivet gælder ikke uden undtagelser. Det er navnlig relevant for havnesektoren, at forpligtelserne kun gælder for virksomheder, hvis samlede årlige nettoomsætning i hvert af de sidste to år overstiger 40 mio. €. Direktivet kræver ikke, at virksomhederne fører adskilte regnskaber i tilfælde, hvor kompensation for opfyldelse af tjenester af almindelig økonomisk interesse er blevet fastsat i en passende periode efter en åben, gennemskuelig og ikke-diskriminerende procedure.

3.2.2. *Direktivforslag om markedsadgang til havnetjenesteydelser*

Kommissionen foreslår [i artikel 12] at hvis en havns forvaltningsorgan leverer havnetjenesteydelser, skal den holde regnskaberne for disse tjenesteydelser adskilt fra regnskaber for andre aktiviteter i henhold til eksisterende kommerciel praksis og generelt anerkendte regnskabsprincipper. Dette skulle 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, de adskilte regnskaber føres efter er klart fastlagt.

Revisorens beretning om de årlige regnskaber skal angive, om der foreligger finansielle strømme mellem havnens forvaltningsorgans havnetjenesteydelser og dets andre aktiviteter.

De samme bestemmelser bør gælde, hvor havnens forvaltningsorgan er eneleverandør af en bestemt havnetjenesteydelse med anvendelse af direktivforslagets bestemmelser.

Kommissionen har overvejet, om gennemskuelighedsniveauet skal øges enten ved hjælp af en passende ændring af "gennemskuelighedsdirektivet" eller ved at foreslå en forordning, der ligner forordning nr. 1107/70⁷ om støtte, som ydes inden for sektoren for transportere med jernbane, ad landeveje og ad sejlbare vandveje, som indeholder bestemte informationskriterier.

En passende ændring af gennemskuelighedsdirektivet ville have været, og er stadig, en gennemførlig mulighed, da tidligere ændringer blev foretaget af hensyn til sektorspecifikke

⁷ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1, senest ændret ved Rådets forordning nr. 543/97 (EFT L 87 af 26.3.1997, s. 6).

træk, og der er ingen grund til, at en lignende fremgangsmåde ikke kan anvendes for havnesektoren.

En forordning i lighed med forordning nr. 1107/70 med passende gennemskuelighedsbestemmelser er ligeledes stadig en mulighed, så meget mere som havne i modsætning til transport på landjorden ikke er omfattet af specifik støttelovgivning.

Kommissionen mener dog, at en kombination af anvendelsen af det ændrede gennemskuelighedsdirektiv og indførelse af regnskabskrav i havnetjenesteydelsessektoren vil øge gennemskueligheden ganske betydeligt i havne. Man har under disse omstændigheder besluttet ikke at foreslå en ændring af direktiv 80/723/EØF (i ændret form). Denne mulighed, og den ovenfor beskrevne mulighed, foreligger stadig, og man kan anvende dem, hvis gennemskueligheden i sektoren ikke øges ved hjælp af ovennævnte foranstaltninger.

3.3. Statsstøtte til havne

Debatten efter offentliggørelsen af grønbogen og arbejdet med oversigten har bekræftet, at finansiering af havne og søfartsinfrastruktur i Fællesskabet fortsat varierer betydeligt, hvilket afspejler de betydelige forskelle i den måde, hvorpå ejerskab og organisation behandles.

Kommissionen er blevet anmodet om at udstede retningslinjer om statsstøtte til havne.

Den vigtigste grund til at støtte denne anmodning er at Kommissionen i andre sektorer⁸ har udstedt en række retningslinjer som hovedsageligt vedrører de betingelser i henhold til hvilke statsstøtte kan godkendes. Der findes visse former for støtte⁹, som Kommissionen har sagt, den vil godkende, og som med visse undtagelser også kan gælde i havnesektoren. Det, at der findes retningslinjer i andre sektorer, er ikke tilstrækkelig grund til at udstede Kommissionens formelle retningslinjer om statsstøtte i havne så meget mere som de parter, der går ind for statsstøtteretningslinjer, helt klart er imod statsstøtte til havne.

Kommissionen er på den anden side fuldstændig klar over, at vejledning og tydeliggørelse af de eksisterende bestemmelser vil være en hjælp for medlemsstaterne, havnemyndighederne og også for Kommissionen selv. En sådan tydeliggørelse skal dog - bortset fra traktatens bestemmelser - opbygges på retspraksis. Der findes ikke megen retspraksis om havne. Og da en tydeliggørelse af traktatens bestemmelser ikke bør opbygges på grundlag af teoretiske situationer, når realiteten er anderledes og ikke altid gennemskuelig, må ethvert forsøg på tydeliggørelse på nuværende tidspunkt betragtes som en teoretisk indsats: Kommissionen agter fortsat at udføre undersøgelser fra tilfælde til tilfælde, således at det enkelte tilfældes realiteter og specifikke forhold afgør resultatet.

Statsstøtte defineres i artikel 87, stk. 1, i traktaten som "støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form".

Statsstøtte kan derfor antage mange forskellige former, f.eks. støtte, der ikke tilbagebetales, lån til en lavere rente end den kommercielle rente, og garantier. Endvidere fuldstændig eller delvis undtagelse fra afgifter, skatter eller sociale bidrag. Skattemæssige fordele som følge af fremskyndet eller bedre nedskrivningsordninger. Bidrag til driftsomkostninger eller uddannelsesomkostninger. Praktiske goder som f.eks. fri levering af tjenesteydelser.

⁸ F.eks. søtransport, luftfart, stål, skibsbygning.

⁹ F.eks. beskæftigelse.

Artikel 87, stk. 1, fastsætter endvidere, at kun selektiv støtte, dvs. støtte givet til bestemte virksomheder eller produktioner, udgør statsstøtte; ikke-selektiv og ikke-diskriminerende foranstaltninger falder ikke ind under statsstøtte.

Enhver selektiv statsstøtte, som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen, er uforenelig med Fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne.

Artikel 87, stk. 2, nævner tre kategorier støtte, som retligt anses for at være forenelig med det fælles marked. Artikel 87, stk. 3, opfører fem kategorier, som kan betragtes som værende forenelige med Fællesmarkedet, efter at Kommissionen har undersøgt dem.

Det er ikke kun private virksomheder, der falder ind under traktatens statsstøttebestemmelser, men også offentlige virksomheder, som medlemsstaterne giver særlige eller eksklusive rettigheder (artikel 86, stk. 1) eller som medlemsstaterne overdrager driften af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (artikel 86, stk. 2).

Artikel 88 i traktaten forpligter medlemsstaterne til at meddele Kommissionen alle planer om at give støtte eller at ændre støtte med henblik på godkendelse.

Selv om de involverede parter i havnesektoren efterhånden skelner mellem investeringer i havneinfrastruktur, overstruktur, flytbare aktiver og driftstjenester, kan denne opdeling ikke erstatte de nøglekriterier, traktaten fastsætter til definition af statsstøtte, dvs. udvælgelseskriteriet i henhold til artikel 87, stk. 1. Dette kriterium er stadig det eneste afgørende med henblik på at beslutte, hvorvidt en konkret investeringsforanstaltning er statsstøtte, uafhængigt af, om det er havneinfrastruktur, overstruktur, flytbart aktiv eller en driftsforanstaltning.

Hvad angår infrastruktur, finder de involverede parter, at en underopdeling i "offentlig (almen)" og "brugerspecifik" infrastruktur er nyttig.

"Offentlig (almen)" infrastruktur er åben for alle brugere uden diskrimination. Den omfatter adgang fra havet og vedligeholdelse (f.eks. dæmninger, bølgebrydere, sluser og andre beskyttelsesforanstaltninger mod højvande; sejlrender, inklusive opmudrings- og isbrydningsstøtte, lys, bøjer, fyrtårne; flydende pontonramper i tidevandsområder); offentlige transportfaciliteter på landjorden i havneområdet, korte forbindelsesled til det nationale transportnet eller TEN; infrastruktur til gas, vand, elektricitet osv. til terminalen. Investeringer i en sådan infrastruktur betragtes normalt af Kommissionen som generelle foranstaltninger, da det er udgifter, som staten pådrager sig i offentlighedens interesse, forudsat infrastrukturen både juridisk og faktisk er åben for alle brugere, faktiske eller potentielle brugere, i overensstemmelse med EF-ret. Det kan imidlertid i særlige tilfælde vise sig, at en sådan infrastruktur er til gavn for et specifikt foretagende og derfor kan betragtes som støtte, til trods for at det umiddelbart ser ud som offentlig infrastruktur.

"Brugerspecifik" infrastruktur omfatter værfter, moler, rør og kabler til gas, vand og el, osv. i havnens terminaler; arbejde der gør terminalen "byggemoden" (dvs. grov planering og - om nødvendigt - nedbrydning af eksisterende bygninger og strukturer). Generelt anser Kommissionen ikke sådanne investeringer i infrastruktur som statsstøtte, hvis de offentlige myndigheder forbereder områder, de ejer, til udvikling og sælger disse områder eller leaser

dem til markedspriser (i henhold til procedurerne i meddelelsen om salg af jord)¹⁰. Det er noget andet, hvis arbejdet gøres med henblik på en specifik slutbruger.

To bestemte investeringsområder, dvs. havnebassiner og kajmure, passer ikke umiddelbart ind i nogen af disse grupper. For hver af ovennævnte eksempler kan man tænke sig situationer, hvor de generelle konklusioner ikke gælder, men de specifikke træk ved enhver udvikling og de forskellige muligheder gør det umuligt at drage konklusioner af generel art for arbejder vedrørende havnebassiner og kajmure. Det er derfor klart, at den faktiske situation, potentielle og/eller faktiske begunstigede, størrelse og proportioner af installationerne og deres faktiske og/eller potentielle brugere spiller en nøglerolle i enhver vurdering, der måtte foretages af medlemsstaterne og/eller Kommissionen.

Investeringer i overstrukturer kan omfatte alle typer bygninger (lagerbygninger, værksteder, kontorer) og alle typer fast eller delvist mobilt udstyr som f.eks. kraner og ramper. Sådanne investeringer kommer normalt bestemte virksomheder til gode og udgør således støtte, som dog kan nyde godt af undtagelserne i traktaten, hvis betingelserne er opfyldt.

Man har påstået, at en investering i overstruktur ikke bør betragtes som statsstøtte, hvor omkostningerne til fulde vil blive betalt tilbage af brugeren.

Kommissionen kan dog ikke acceptere en så generel konklusion. En virksomhed, som modtager penge til en investering i infrastruktur eller udstyr eller finansiering på gunstige vilkår eller modtager aktiver til eget brug eller til deres klienters brug har bestemt en række fordele. Dens statusopgørelse er bedre (nettoaktiver, gæld/egenkapital) i lighed med overskud og tab samt pengestrømme sammenlignet med en havnevirksomhed, som må finansiere investeringen med egne ressourcer eller lån. Selvom udgifterne tilbagebetales via brugerne, forsvinder disse fordele, som i sig selv udgør konkurrenceforvridning, ikke, medmindre valg af modtager og betingelserne for anvendelse af faciliteterne skete på grundlag af en åben og ikke-diskriminerende procedure. I særlige tilfælde, hvor traktatens undtagelser gælder, kan en sådan forvridning betragtes som værende forenelig med traktaten.

Offentlige støtte til investeringer i mobile aktiver og driftstjenester, f.eks. individuelle tjenesteyderes ydelser, er generelt til fordel for bestemte virksomheder, og det er vanskeligt at tænke sig en situation, hvor dette ikke er tilfældet.

En sådan støtte er statsstøtte, dog med eventuel anvendelse af traktatens undtagelsesbestemmelser.

¹⁰ Meddelelse fra Kommissionens om statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord og bygninger.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM

markedsadgang for havnetjenester

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Havnetjenestemarkedet omfatter tjenesteydelser af kommerciel værdi, som leveres mod betaling til havnebrugere i en søhavn, og hvis betaling normalt ikke er inkluderet i de afgifter, der betales for tilladelse til at anløbe eller operere i en havn. Selvom denne tjenesteydelsessector er af afgørende betydning for, at Fællesskabets havne kan fungere, og derfor for dens handel, foreligger der på nuværende tidspunkt ikke nogen specifik EF-regelramme for havnetjenester.

Nationale ordninger for havnetjenester skal dog være i overensstemmelse med de friheder, der er garanteret af traktaten (etableringsfrihed, fri bevægelighed for arbejdstagere, varer og tjenesteydelser). samt traktatens konkurrencebestemmelser. Problemer forbundet med anvendelsen af disse bestemmelser er tidligere blevet behandlet af Kommissionen alt efter det enkelte tilfælde.

Havne spiller en afgørende rolle for Fællesskabets handel både inden for og uden for Fællesskabets grænser. De kommer til at spille en voksende rolle i forsøget på at overføre mere gods og flere passagerer til søtransport, som er mere miljøvenlig og mindre overbelastet, og i forsøget på at tilskynde til intermodal transport og gøre denne billigere; man må derfor sikre, at havnene er effektive.

Liberaliseringen af Fællesskabets indre søtransportmarked har fundet sted inden for de sidste 10 år. Overgangsbestemmelser tillader dog stadig restriktioner på de græske øers cabotagemarked. Situationen for havnetjenesteydelser varierer betydeligt: i mange havne er der stadig restriktioner, hvad angår adgang og retfærdig og lige behandling af potentielle tjenesteydere, hvilket har følger for tjenesteydernes kvalitet og pris. Man kan dog konstatere, at udviklingerne på havnetjenestemarkedet følger de samme linjer som søtransport frem mod et mere åbent marked, dog med en betydelig forsinkelse. Udviklingerne varierer dog betydeligt.

Det er af disse grunde nødvendigt, og til gavn for operatører, myndigheder og forbrugere, at indføre specifikke og klare bestemmelser om adgang til havnetjenestemarkedet, hvori der tages hensyn til dette markeds særlige træk.

2. BEHOVET FOR AT SKABE EN EF-REGELRAMME

Den senere tids udvikling har gjort det nødvendigt at erstatte anvendelsen af traktatens bestemmelser fra sag til sag med en mere systematisk fremgangsmåde.

Konkurrencen mellem havne i samme medlemsstat og mellem havne i nabomedlemsstater er steget betydeligt siden gennemførelsen af det indre marked. Alle havne skal selvfølgelig følge de bestemmelser, der er fastsat af de kompetente nationale myndigheder, men disse bestemmelser er så forskellige og så komplicerede og der er så megen usikkerhed forbundet med procedurespørgsmål, at de fortsat indebærer et problem for havnebrugere og havnetjenesteydere. Havnetjenesternes pris og kvalitet er blevet en af nøglefaktorerne for brugernes valg af havn; et sæt grundregler, som gælder for alle fællesskabshavne, skulle kunne sikre, at konkurrencen mellem og i havnene finder sted under lige betingelser.

Levering af havnetjenester har i de senere år vist en fortsat og stigende tendens til privatisering for at øge effektiviteten, udnytte den private sektors knowhow samt indføre og øge konkurrencen mellem tjenesteydere. Selvom denne tendens langt fra er ensartet og faktisk varierer betydeligt mellem de forskellige havnetjenestesektorer, har alle medlemsstater valgt principielt at åbne denne sektor for konkurrence. Ledsagebestemmelserne varierer betydeligt. Det er i mange tilfælde ikke klart, hvad disse bestemmelser er, og det bliver således unødvendigt vanskeligt at udøve traktatens friheder.

Havnetjenesternes uensartethed art og havnenes forskellighed (hvad angår status, ejerskab, størrelse, funktion og geografiske træk) er stadig vigtige faktorer. Dette kræver, at der tages passende hensyn til den enkelte havns karakteristiske træk og disses relevans for havnetjenesteydere. Dette kan navnlig være tilfældet, når en havn har plads- og kapacitetsproblemer, eller hvis der foreligger specifikke søfartssikkerheds- og miljøhensyn. Havne spiller også en særlig rolle i Fællesskabets toldprocedure.

Nærhedsprincippet indebærer, at medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder har beføjelse til at tage hensyn til lokale, regionale eller nationale træk. Disse hensyn, som kan være særdeles velbegrundede i mange tilfælde, må dog ikke begrænse tjenesteydernes rettigheder i henhold til traktatens grundlæggende friheder i urimelig grad. Det er derfor nødvendigt at fastlægge betingelserne for udøvelse af disse friheder på fællesskabsniveau: navnlig at begrænsning af antallet af tjenesteydere, hvor dette anses for nødvendigt, begrundes objektivt, og at proceduren for godkendelse er gennemsigtig, ikke-diskriminerende, objektiv, relevant og proportionel.

Noget andet, der er karakteristisk for et stort antal havne, er forvaltningsorganets dobbeltrolle, idet det både er det organ (offentligt, men også somme tider privat), der har ansvaret for forvaltning af havnen og dens udvikling, hvilket ofte indebærer modtagelse af offentlige midler, og leverandør af havnetjenester i konkurrence med andre leverandører. De betingelser, offentlige og private leverandører konkurrerer med hinanden under, er ofte uklare.

En EF-regelramme for havnetjenester bør ikke gælde for havne af alle størrelser. Det erkendes, at medlemsstaternes gennemførelse af rammen i de fleste tilfælde udgør en yderligere byrde for myndighederne, og for de mindre havne kan dette være en uforholdsmæssig stor byrde i forhold til de forventede resultater, da begrænset last- og passagermængde normalt ikke kræver mange tjenesteydere.

Det er under disse omstændigheder passende at etablere en EF-regelramme, der på den ene side sikrer adgang til havnetjenestemarkedet med anvendelse af traktatens bestemmelser, mens den på den anden side tillader medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder at udfylde denne ramme med specifikke bestemmelser, som tager passende hensyn til havnens geografiske og andre karakteristiske træk samt lokale, regionale eller nationale træk.

3. KOMMISSIONENS FORSLAG

3.1. De centrale principper

- Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at leverandører af havnetjenester har adgang til markedet for levering af havnetjenester.

Dette princip fører traktatens bestemmelser om de væsentlige friheder og konkurrence ud i livet i denne specifikke sektor.

Kommissionen mener, at ingen havnetjenester af kommerciel art på forhånd skal være udelukket fra fællesskabsrammen. En liste over havnetjenester er vedlagt lovforslaget.

- Medlemsstaterne kan forlange, at en leverandør af havnetjenester skal indhente forudgående tilladelse.

Dette princip erkender, at medlemsstaterne kan anvende et system omfattende forudgodkendelse af leverandører af havnetjenester for at sikre korrekt forvaltning af en havn, som har indbyggede problemer, og for at sikre tilfredsstillende faglige kvalifikationer.

Kommissionen mener, at betingelserne for at give tilladelse skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive, relevante og proportionelle. De må kun vedrøre leverandørers faglige kvalifikationer, økonomiske situation og forsikringsdækning, søfartssikkerhed eller sikkerheden ved installationer og udstyr og for personer samt miljøbeskyttelse. Hvis forpligtelse til offentlig tjeneste anses for rimelig, skal den vedrøre sikkerhed, regelmæssighed, kontinuitet, kvalitet og pris forbundet med den pågældende tjenesteydelse.

- Antallet af tilladelser kan kun begrænses på grund af problemer forbundet med plads og kapacitet eller, for teknisk-nautiske tjenesteydelser, sikkerhed forbundet med søfartstrafik. Disse problemer skal begrundes, og medlemsstaterne skal udføre en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesproces for tjenesteyderne. Udvalgelsesprocedurerne centrale aspekter skal harmoniseres.

Dette princip forliger traktatens bestemmelser om etableringsfrihed og levering af tjenesteydelser med det faktum, at ovennævnte problemer gør en begrænsning uundgåelig i en række havne og tjenesteydelsessektorer.

- Havne, der ikke har nogen begrænsende problemer, er ikke bundet af bestemmelserne om begrænsninger, udvælgelsesprocedurer, tilladelsernes varighed og overgangsforanstaltninger.

Dette princip erkender, at det mål, dette direktiv søger at nå, allerede er blevet nået i disse havne

- Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at tillade selvservicering.

Dette princip erkender, at der ikke er nogen grund til, at selvservicering principielt

ikke tillades i havne, hvis operatørerne mener, at dette betyder bedre udnyttelse af deres ressourcer og bedre effektivitet, hvad angår deres egne tjenesteydelser. Man erkender endvidere, at betingelserne og kriterierne for selvservicering ikke må være strengere end for andre leverandører af tjenesteydelser for samme eller sammenlignelige tjenesteydelser.

- I tilfælde, hvor havnens forvaltningsorgan yder, eller ønsker at yde havnetjenester i konkurrence med andre leverandører, skal det behandles som enhver anden konkurrent. Dette kræver, at forvaltningsorganet ikke er involveret i udvælgelsesproceduren for tjenesteleverandører, det må ikke som havnens forvaltningsorgan diskriminere mellem leverandører, hvori det har en interesse, og andre leverandører, og skal navnlig holde regnskaberne for havnetjenester adskilt fra regnskaberne for andre aktiviteter.

Dette princip afspejler almindelige konkurrenceprincipper og gennemsigtighedsstandarder.

- Medlemsstaterne skal sikre fuld gennemsigtighed af alle procedurer forbundet med levering af havnetjenester, og de skal sikre, at der er adgang til ankeprocedurer, inklusive prøvelse af lovligheden.

Dette er princippet om god styring.

- Ved udvælgelse af tjenesteydere begrænses den periode, hvori den valgte leverandør kan operere.

Dette princip forliger behovet for at opretholde muligheden for, at potentielle og fremtidige tjenesteydere kan komme ind på havnetjenestemarkedet, med de eksisterende tjenesteyderes legitime forventninger. Det er ikke en simpel løsning, der dækker alt. Det er rimeligt at behandle tilfælde forskellige, hvis f.eks. en tjenesteyder har foretaget ingen eller ubetydelige investeringer, og hvis en tjenesteyder har måttet foretage sådanne investeringer; hvor investeringerne er foretaget i mobile eller faste aktiver; og naturligvis må man også tage hensyn til størrelsesordenen af investeringerne.

- Overgangsforanstaltninger skal tage hensyn til de eksisterende tjenesteyderes legitime forventninger, men samtidig kræve, at eksisterende godkendelser, som ikke er udstedt i overensstemmelse med direktivets bestemmelser, bliver taget op til genvurdering.

Dette princip sikrer, at direktivets mål nås inden for et rimeligt tidsrum, samtidig med at de eksisterende tjenesteyderes legitime forventninger respekteres. Dette gøres bl.a. ved at tage hensyn til, at de samme kriterier anvendes til at fastsætte godkendelsernes varighed, når antallet skal begrænses.

- Direktivets og medlemsstaternes gennemførelse af det må ikke bringe havnesikkerheden i fare.

Dette princip bekræfter igen den betydning, Kommissionen tillægger sikkerhed til søs; alle foranstaltninger, der sigter på at regulere adgang til havnetjenester, skal i fuldt omfang sikre den største sikkerhed, navnlig sikkerhed til vands, i havne.

- Direktivet og medlemsstaternes gennemførelse af det må ikke stride mod miljøbeskyttelsesbestemmelserne i havnene.

Dette princip bekræfter igen den betydning, Kommissionen tillægger miljøbeskyttelse.

Forslaget indeholder ikke bestemmelser om havnes institutionelle struktur og hindrer ikke medlemsstaterne i at bestemme, hvilke organer der skal fungere som kompetente myndigheder.

I medfør af traktatens artikel 295 berører dette forslag ikke medlemsstaternes bestemmelser om ejendomsretlige ordninger for havne.

Forslaget indeholder ikke harmoniserede eller minimumsstandarder for uddannelse og kvalifikationer for det personale og det udstyr, der er involveret. Med forbehold af gældende EF-ret og anvendelse af nærhedsprincippet tillader det medlemsstaterne at opretholde og fastsætte passende bestemmelser, forudsat disse bl.a. er gennemsigtige, ikke-diskriminerende og objektive.

Endelig indeholder forslaget ikke harmoniserede sikkerheds- og miljøbestemmelser, men bygger på eksisterende bestemmelser, som kan tage passende hensyn til de nationale regionale og lokale særtræk.

Fremgangsmåden er på linje med konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon den 28. marts 2000 hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne hver i overensstemmelse med deres respektive beføjelser blev anmodet om at fremskynde liberaliseringen på sådanne områder som transport. Den tager hensyn til de synspunkter, der er blevet givet udtryk for af Europa-Parlamentet, Regionsudvalget og Det Økonomiske og Sociale Udvalg efter offentliggørelse af Kommissionens grønne bog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur og støttes i betydeligt omfang (om end ikke enstemmigt) af de berørte brancheforbund.

3.2. Rids af det foreslåede direktiv

Artikel 1 beskriver direktivets mål.

Artikel 2 beskriver direktivets anvendelsesområde. Den gør klart, at kun tjenesteydelser, der leveres på havneområdet og ikke, f.eks. i floder, der løber ud til havnene, omfattes af direktivet og den forklarer ved henvisning til et bilag, hvilke havnetjenester, det drejer sig om, og indfører en tærskel for, hvilke havne direktivet gælder for.

Artikel 3 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. 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 anvendelse af direktiv 89/48, 91/51 og 99/42 om gensidig anerkendelse af erhvervsuddannelse, navnlig hvis medlemsstaterne udsteder tilladelser på grundlag af leverandørens faglige kvalifikationer.

Artikel 4 definerer nøgletermer.

Artikel 5 kræver, at medlemsstaterne udpeger kompetente myndigheder til gennemførelse af dette direktiv.

Artikel 6 fastsætter grundreglen om, at medlemsstaterne kan kræve, at leverandører af havnetjenester indhenter tilladelse. Betingelserne for udstedelse af en tilladelse skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive, relevante og proportionelle. De skal være offentlige i lighed med proceduren for at opnå tilladelse. Artiklen indeholder en begrænset liste over frivillige kriterier, som tilladelsen kan være afhængig af, navnlig en begrænset liste over forpligtelse til offentlig tjeneste. Endvidere indeholder den en forpligtelse til, at den kompetente myndighed skal stille hensigtsmæssig træning til rådighed, hvis lokalt kendskab er uundværligt for en potentiel tjenesteleverandør og en leverandørs ret til at beskæftige personale efter eget valg.

Artikel 7 fastsætter de procedurer, der skal følges, hvis antallet af tjenesteydere i en havn skal begrænses. Den kræver dog, at det størst mulige antal tjenesteydere skal tillades, og at der skal tillades mindst to leverandører i lasthåndteringssektoren. Den kræver endvidere, at en beslutning om begrænsning ikke må træffes af havnens forvaltningsorgan, hvis dette er, eller ønsker at blive, leverandør i den pågældende havn.

Artikel 8 fastsætter, at der skal fastsættes en udvælgelsesprocedure for tjenesteleverandører, og at denne procedure skal være gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende med anvendelse af proportionelle og relevante kriterier. Den fastsætter bestemte centrale procedureformaliteter, som en udvælgelsesprocedure skal overholde, samtidig med at det er muligt fuldt ud at udnytte moderne elektroniske kommunikationsmidler. Endvidere behandler den en situation, hvor en havns forvaltningsorgan ønsker at levere en tjenesteydelse i konkurrence med en anden leverandør. Det kan i så tilfælde ikke også fungere som den myndighed, der har ansvaret for udvælgelsesprocessen, og et uafhængigt organ skal udpeges til dette formål.

Artikel 9 indfører princippet om tidsbegrænsning af tilladelser, der gives som følge af en udvælgelsesprocedure, og knytter gyldighedsperioden til kriteriet om investering i aktiver: gyldighedsperioden varierer afhængigt af om leverandøren har foretaget ubetydelige eller ingen investeringer og om de investerede aktiver er mobile. Der gives maksimumsgyldighedsperioder.

Artikel 10 indfører kravet om, at tjenesteleverandører skal føre regnskaber over tjenesteydelsesaktiviteter.

Artikel 11 fastsætter, at bestemmelserne i dette direktiv også gælder for selvservicering og at eventuelle kriterier for selvservicering ikke må være strengere end kriterierne for andre leverandører af samme eller sammenlignelige tjenesteydelser.

Artikel 12 omhandler en situation, hvor havnens forvaltningsorgan ud over forvaltningsrollen også fungerer som tjenesteleverandør. Den fastsætter navnlig, at der skal føres adskilte regnskaber for tjenesteydelsesaktiviteter i forhold til andre aktiviteter. Revision er obligatorisk, og revisionsrapporten skal omfatte oplysninger om finansielle strømme mellem forvaltningsorganets forskellige aktiviteter. Denne artikel omhandler også en situation, hvor der ikke er nogen leverandør til en specifik

tjenesteydelse, og forvaltningsorganet derfor finder det nødvendigt selv at tilbyde denne tjenesteydelse, og fastsætter, at forvaltningsorganet ikke må diskriminere mellem tjenesteleverandører.

Artikel 13 sikrer fuld gennemsigtighed af udvælgelsesproceduren og fastsætter, at medlemsstaterne skal indføre ankeprocedurer, inklusive retlig prøvelse.

Artikel 14 minder om, at direktivet ikke på nogen måde påvirker medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne og miljøbeskyttelse.

Artikel 15 sikrer anvendelse af sociallovgivning.

Artikel 16 indeholder overgangsbestemmelser. Den gør det muligt, at gældende tilladelser kan forblive gyldige uden ændringer, hvis havnen ikke begrænser adgangen til havnetjenestemarkedet, selv om nye tilladelser skal overholde direktivets bestemmelser. Artiklen behandler derefter eksisterende tilladelser, som er udstedt efter offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, og som er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, og ikke kræver ændringer. Alle andre tilladelser skal gennemgå nye godkendelsesbestemmelser i en givet overgangsperiode, som kan variere afhængigt af størrelsesordenen og arten af de investeringer, der er foretaget af de leverandører, der for øjeblikket er indehavere af tilladelsen.

Artikel 17 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 18 omhandler medlemsstaternes forpligtelse til at gennemføre direktivet.

Artikel 19 fastsætter direktivets ikrafttrædelse.

Artikel 20 viser, hvem direktivet er rettet til.

4. BEGRUNDELSE FOR EN INDSATS PÅ FÆLLESSKABSLEVEL

4.1. *Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser ?*

Forslaget sigter på at sikre en mere systematisk anvendelse af traktatens bestemmelser (de fire friheder og konkurrencebestemmelser) i havnesektoren. Det indfører procedurebestemmelser, der garanterer at alle tjenesteleverandører, eksisterende og potentielle, har en rimelig mulighed for at komme ind på havnetjenestemarkedet. Dette vil føre til bedre havnetjenester og opmuntre til bedre udnyttelse af søtransport som en alternativ transportmåde og af kombineret transport, som begge nedskærer presset på Fællesskabets transportnet.

Uden, på linje med artikel 295 i traktaten, at udtale sig om ejerskabsordningen forbundet med havneinstallationer og leverandører af havnetjenester, fastsætter forslaget et system bestående af lige rettigheder og muligheder mellem private og offentlige tjenesteleverandører.

4.2. *Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Handlingen falder ind under den delte kompetence (artikel 80, stk. 2, i traktaten).

4.3. *Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?*

Direktivet vedrører alle kyststaterne i Fællesskabet. Selv om medlemsstaterne i de senere år generelt har gjort betydelige fremskridt, når det drejer sig om at sikre fri adgang til havnetjenester, er der på nuværende tidspunkt stor forskel i praksis, hvad angår både dækning af havnetjenester og de procedurer, der følges for at gennemføre traktatens rettigheder.

For at sikre adgang til havnetjenestemarkedet og således undgå konkurrenceforvridning er det nødvendigt at forbedre og harmonisere nationale love, administrative bestemmelser og praksis så vidt dette er nødvendigt.

4.4. *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

I betragtning af de eksisterende ulige adgangsmuligheder til havnetjenestemarkedet i medlemsstaterne og endog inden for samme medlemsstat, og generelt uklare og utilfredsstillende procedurebestemmelser, navnlig når det drejer sig om private og offentlige tjenesteydere, er der behov for at etablere fællesskabsdækkende grundregler. Disse giver i medfør af nærhedsprincippet medlemsstaterne betydelig frihed, navnlig i betragtning af havnenes geografiske særegenheder med forskellige krav, hvad angår søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse.

Forslaget fastsætter navnlig fælles bestemmelser for

- gennemførelse af princippet om frit at kunne levere havnetjenester
- medlemsstaternes ret til at kræve forudgående tilladelse
- medlemsstaternes ret til at begrænse antallet af tjenesteydere
- de procedurer, der skal følges, inklusive gennemsigtighed
- gennemførelse af retten til selvservicering
- tilladelsernes gyldighed
- havnenes forvaltningsorganers rettigheder og forpligtelser når de fungerer både som myndighed og tjenesteleverandør
- ankeprocedurer.

4.5. *Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

I betragtning af den eksisterende situation, som er et resultat af udviklingerne i de senere år, er det højst usandsynligt, at der vil fremkomme en tilfredsstillende situation i hele Fællesskabet, som garanterer gennemførelse af frihed til at levere

havnetjenester, og som ikke forvrider konkurrencen mellem tjenesteydere i forskellige medlemsstater. Dette skyldes hovedsageligt, at medlemsstaterne, til trods for at de gør fremskridt i deres indsats for at forbedre fri adgang til havnetjenestemarkedet, mangler en fælles EF-regelramme, således at udviklingerne er uden sammenhæng, uregelmæssig og utilfredsstillende.

4.6. *Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforordninger, gensidig anerkendelse osv.)?*

I betragtning af, hvor komplicerede medlemsstaternes havneordninger er, og i betragtning af deres forskelle, hvad angår størrelse, funktion og krav til søfartssikkerhed og miljøbeskyttelse, betragtes et direktiv som det mest hensigtsmæssige retsinstrument, idet gennemførelsen af den fælles ramme overlades til medlemsstaterne.

4.7. *Er det nødvendigt med ensartede forordninger, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?*

Se punkt 4.6.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om markedsadgang 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 Kommissionen ¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³,

efter proceduren i artikel 251 i traktaten¹⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Formålet med traktatens artikel 49 er at fjerne restriktioner for frihed til at levere tjenesteydelser i Fællesskabet; i henhold til traktatens artikel 51 skal dette ske inden for rammerne af den fælles transportpolitik.
- (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 tredjelande¹⁵ og (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlsads)¹⁶.
- (3) Tjenesteydelser i havne er af afgørende betydning for, at søtransport kan fungere, da de yder et afgørende bidrag til effektiv udnyttelse af infrastrukturen for søtransport.
- (4) I sin grøn bog om søhavne og skibsfartsinfrastruktur af december 1997¹⁷ nævnte Kommissionen, at den havde til hensigt at foreslå en regelramme med henblik på at skabe adgang til havnetjenestemarkedet i fællesskabshavne med international trafik.

¹¹ EFT C [...], [...], s. [...].

¹² EFT C [...], [...], s. [...].

¹³ EFT C [...], [...], s. [...].

¹⁴ EFT C [...], [...], s. [...].

¹⁵ EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1-3. Senest ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 3573/90, EFT L353 af 17.12.1990, s. 16.

¹⁶ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7-10.

¹⁷ KOM(97) 678 endelig af 10. december 1997.

Havnetjenester bør i denne forbindelse defineres som tjenesteydelser af kommerciel værdi, som normalt leveres mod betaling i en havn.

- (5) Lettere adgang til tjenesteydelser i havne på fællesskabsniveau skulle kunne fjerne de restriktioner, der nu hindrer adgangen for leverandører af havnetjenester, forbedre kvaliteten af de tjenesteydelser, havnens brugere modtager, øge effektivitet og fleksibilitet, medvirke til at reducere omkostningerne og derved bidrage til at fremme Nærskibsfart og kombineret transport.
- (6) Hvis tilladelse i henhold til dette direktiv gives i form af en kontrakt, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 92/50/EØF¹⁸, 93/36/EØF¹⁹, 93/37/EØF²⁰ og 93/38/EØF²¹, gælder disse direktiver. I påkommende tilfælde gælder direktiv 89/48/EØF²², 92/51/EØF²³ og 99/42/EF²⁴ om gensidig anerkendelse af erhvervsmæssig og faglig uddannelse.
- (7) 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, havnens forvaltningsorganer samt om procedurerne i forbindelse med godkendelse og udvælgelsesprocesser.
- (8) I henhold til nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet, som fastsat i traktatens artikel 5, kan målene med den foreslåede handling, som er adgang til markedet for havnetjenester for enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af handlingens omfang, og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan. Direktivet begrænser sig til det strengt nødvendige for at nå dette mål og går ikke herudover.
- (9) Fællesskabsretten om adgang til havnetjenester udelukker ikke anvendelse af andre fællesskabsbestemmelser. Konkurrencebestemmelserne er allerede blevet anvendt på havnetjenester og er navnlig relevante for monopolsituationer.

¹⁸ Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler (EFT L 209 af 24.7.92, s. 1), senest ændret ved direktiv 97/52/EF (EFT L 328 af 28.11.97).

¹⁹ Rådets direktiv 93/36/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved offentlige indkøb (EFT L 199 af 9.8.93, s. 1), senest ændret ved direktiv 97/52/EF (EFT L 328 af 28.11.97).

²⁰ Rådets direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter (EFT L 199/54 af 9.8.93), senest ændret ved direktiv 97/52/EF (EFT L 328 af 28.11.97).

²¹ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT L 199 af 9.8.93, s. 84), senest ændret ved direktiv 98/4/EF (EFT L 101 af 1.4.98.).

²² Rådets direktiv 89/48/EØF af 21. december 1988 om indførelse af en generel ordning for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende videregående uddannelser af mindst tre års varighed.

²³ Rådets direktiv 92/51/EØF af 18. juni 1992 om anden generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser til supplerende af direktiv 89/48/EØF.

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/42/EF af 7. juni 1999 om indførelse af en ordning for anerkendelse af eksamensbeviser for de former for erhvervsvirksomhed, der er omfattet af direktiverne om liberalisering og om overgangsforanstaltninger, og til supplerende af den generelle ordning for anerkendelse af eksamensbeviser.

- (10) Medlemsstaterne kan med henblik på effektiv og sikker havneforvaltning kræve, at tjenesteleverandører indhenter tilladelse. Kriterierne for at udstede en sådan tilladelse skal være objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende, relevante og proportionelle. De skal offentliggøres.
- (11) Da havne består af begrænsede geografiske områder, kan markedsadgang somme tider komme til at stå over for kapacitets- og pladsproblemer samt trafikrelaterede sikkerhedsproblemer, hvad angår teknisk-nautiske tjenesteydelser. Det kan derfor i sådanne tilfælde være nødvendigt at begrænse antallet af godkendte leverandører af havnetjenester.
- (12) Kriterierne for enhver begrænsning skal være objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende, relevante og proportionelle. Når det drejer sig om lasthåndtering, må antallet af tjenesteydere for hver enkelt kategori lasthåndtering ikke begrænses til mindre end to fuldstændigt uafhængige leverandører, medmindre der er tale om usædvanlige omstændigheder.
- (13) Tjenesteydere bør have ret til at beskæftige personale efter eget valg.
- (14) Hvis antallet af tjenesteydere er begrænset, skal de udvælges af den kompetente myndighed efter en gennemsigtig, objektiv, åben og retfærdig udvælgelsesprocedure med ikke-diskriminerende bestemmelser.
- (15) For at sikre, at beslutninger og procedureforanstaltninger i henhold til dette direktiv træffes i fuld åbenhed af neutrale organer, skal situationen for forvaltningsorganet i en havn, som selv leverer eller ønsker at levere havnetjenester, defineres. Det skal underkaste sig de samme betingelser og procedurer som andre tjenesteleverandører samtidig med, at det skal være i stand til at sikre havnens funktion. **B**eslutninger om at begrænse antallet af tjenesteleverandører og udvælgelsen af disse leverandører skal derfor overlades til et neutralt organ, og havnens forvaltningsorgan må ikke diskriminere mellem tjenesteydere og mellem havnebrugere.
- (16) Det er derfor nødvendigt at sikre, at der ikke er forskelsbehandling mellem havnens forvaltningsorgan og uafhængige operatører, og mellem forskellige havnes forvaltningsorganer.
- (17) Økonomisk skal forvaltningsorganer i havne, der er omfattet af dette direktiv, og som også er leverandører af tjenesteydelser, være forpligtet til at føre adskilte regnskaber for henholdsvis deres funktion som forvaltningsorgan og deres funktion som leverandør af tjenester på konkurrencemæssige vilkår.
- (18) Kommissionens direktiv nr. 2000/52 af 26. juli 2000 fastlægger for en række virksomheder forpligtelse til at føre adskilte regnskaber, idet denne bestemmelse kun gælder for virksomheder med en årlig omsætning for hvert af de to sidste år på over 40 mio. €.

Med indførelse af friheden til at levere havnetjenester i Fællesskabet må det sikres, at princippet om adskilte regnskaber gælder for alle havne, der falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, og at havnene pålægges gennemskuelighedsbestemmelser, der ikke er mindre strenge end bestemmelserne i Kommissionens direktiv nr. 2000/52.

- (19) Kravet om at føre regnskaber over havnetjenesteaktiviteter bør gælde for alle virksomheder, som er blevet udvalgt til at levere sådanne tjenesteydelser.
- (20) Selvservicering bør tillades, og de kriterier, der fastsættes for selvservicering, bør ikke være strengere end for leverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester.
- (21) Tilladelser, der udstedes efter en udvælgelsesprocedure, skal være tidsbegrænsede. Når tilladelsens gyldighedsperiode fastsættes, er det rimeligt at tage hensyn til, om leverandøren har måttet investere i aktiver og, hvis dette er tilfældet, om disse aktiver er mobile. En sådan procedure skulle kunne medføre et rimeligt resultat, men der skal dog fastsættes en maksimumsgyldighedsperiode for en tilladelse.
- (22) Den nuværende situation i Fællesskabets havne, som omfatter mange forskellige tilladelser, udvælgelsesmetoder og gyldighedsperioder, kræver fastsættelse af klare overgangsperioder. Disse overgangsbestemmelser skal skelne mellem havne, hvor antallet af tjenesteydere er begrænset, og havne, hvor dette ikke er tilfælde.
- (23) Hvis antallet af tjenesteydere ikke er begrænset, er der ingen grund til at ændre de eksisterende tilladelser, men fremtidige tilladelser udstedes i henhold til direktivets bestemmelser.
- (24) I tilfælde, hvor antallet af tjenesteydere er begrænset, bør overgangsperioden skelne mellem tilladelser, der er udstedt i henhold til offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, og andre tilfælde; mellem situationer, hvor tjenesteyderen har foretaget betydelige investeringer, eller ikke har foretaget investeringer; og mellem situationer, hvor disse investeringer er mobile eller ikke. Under hensyntagen til retssikkerheden må man i disse tilfælde fastsætte maksimumstidsrum, og give de nationale myndigheder en betydelig margin til at tage tilstrækkeligt hensyn til de særlige forhold i de enkelte tilfælde.
- (25) Medlemsstaterne fastsætter, hvilke kompetente myndigheder der har ansvaret for gennemførelsen af dette direktiv.
- (26) Der skal foreligge procedurer for anke over de kompetente myndigheders beslutninger.
- (27) Medlemsstaterne skal sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for personalet i virksomheder, der leverer havnetjenester.
- (28) Dette direktivs bestemmelser berører på ingen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser, hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne samt miljøbeskyttelse.
- (29) Dette direktiv berører ikke anvendelsen af traktatens bestemmelser; Kommissionen agter navnlig fortsat at sikre overholdelsen af disse bestemmelser ved, om nødvendigt, at udøve alle de beføjelser, den har i henhold til traktatens artikel 86.
- (30) 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 -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 – Formål

EF-leverandører af havnetjenester har frihed til at levere havnetjenester i henhold til bestemmelserne i dette direktiv. Leverandører af havnetjenester har adgang til havneanlæg i det omfang, det er nødvendigt, for at de kan udøve deres aktiviteter.

Artikel 2 – Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for de havnetjenester, der er opført i bilaget, og som leveres til havnens brugere på havnens område.
2. Dette direktiv gælder for alle søhavn eller havnesystemer, der er beliggende på en medlemsstats territorium, og som er åbne for almindelig søhandelstrafik, forudsat at den pågældende havn i de seneste tre år mindst har håndteret 3 mio. tons eller 500 000 passagerbevægelser om året.
3. Hvis en havn når den i stk. 2 nævnte godstrafiktærskel uden at nå den tilsvarende passagerbevægelsestærskel, gælder bestemmelserne i dette direktiv ikke for havnetjenester, der udelukkende vedrører passagerer. Hvis passagerbevægelsestærsklen, men ikke godstrafiktærsklen, nås, gælder bestemmelserne i dette direktiv ikke for havnetjenester, der udelukkende vedrører gods. Kommissionen offentliggør til orientering i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne en liste over de i denne artikel nævnte havne. Listen skal første gang offentliggøres inden tre måneder efter direktivets ikrafttrædelse, og herefter én gang om året.
4. Medlemsstaterne kan kræve, at leverandører af havnetjenester er etableret inden for Fællesskabets grænser, og at fartøjer, der udelukkende anvendes til havnetjenester, skal registreres i en medlemsstat og føre en medlemsstats flag.

Artikel 3

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.
2. Hvis et af de i stk. 1 nævnte direktiver gør udbud af tjenesteydelseskontrakter obligatorisk, finder artikel 8, stk. 1, 2, 3, 4 og 5, artikel 12, stk. 1 og 2, og artikel 13 i dette direktiv ikke anvendelse på tildeling af sådanne kontrakter.
3. Direktivet berører ikke de kompetente myndigheders forpligtelser i henhold til direktiv 89/48/EØF²⁵, 92/51/EØF²⁶ og 99/42/EC²⁷ om medlemsstaternes gensidige anerkendelse af erhvervsmæssig uddannelse.

²⁵ Rådets direktiv 89/48/EØF af 21. december 1989 om indførelse af en generel ordning for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende videregående uddannelser af mindst tre års varighed.

²⁶ Rådets direktiv 92/51/EØF af 18. juni 1992 om anden generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser til supplerende af direktiv 89/48/EEC.

Artikel 4 – Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (1) **"søhavn"**: (i dette direktiv benævnt **"havn"**) et område bestående af landjord og vand, der er befæstet 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 med transport via landjorden eller ad indre vandveje samt indskibning og udskibning af passagerer
- (2) **"havnesystem"**: to eller flere havne, som sammen betjener samme by eller byområde
- (3) **"havnemyndighed" eller "havnens forvaltningsorgan"** (herefter 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 havneinfrastrukturene og at koordinere og kontrollere den virksomhed, der drives af forskellige operatører i den pågældende havn eller det pågældende havnesystem. Det kan bestå af flere separate organer eller være ansvarligt for mere end én havn
- (4) **"havnetjenester"**: havnetjenester af kommerciel værdi, der normalt ydes mod betaling i en havn, og som er opført i bilaget
- (5) **"leverandør af havnetjenester"**: enhver fysisk eller juridisk person, der leverer, eller ønsker at levere, en eller flere kategorier af havnetjenester
- (6) **"forpligtelse til offentlig tjeneste"**: en forpligtelse, som er vedtaget af en kompetent myndighed med henblik på at sikre tilstrækkelig levering af bestemte kategorier af havnetjenester
- (7) **"selvservicering"**: en situation, hvor en havnebruger selv leverer en eller flere kategorier af havnetjenester, og hvor der normalt ikke er nogen form for kontrakt med en tredjepart om levering af disse tjenesteydelser
- (8) **"tilladelse"**: enhver form for tilladelse, inklusive en kontrakt, som tillader en fysisk eller juridisk person at levere havnetjenester eller at udføre selvservicering.

Artikel 5 - De kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger den eller de kompetente myndigheder med henblik på gennemførelse af artikel 6, 7, 8, 10, 11, 12 og 19 i dette direktiv.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 99/42/EF af 7.06.1999 om indførelse af en ordning for anerkendelse af eksamensbeviser for de former for erhvervsvirksomhed, der er omfattet af direktiverne om liberalisering og om overgangsforanstaltninger, og til supplerung af den generelle ordning for anerkendelse af eksamensbeviser.

Artikel 6 – Tilladelse

1. Medlemsstaterne kan kræve, at en leverandør af havnetjenester indhenter forudgående tilladelse i henhold til betingelserne i stk. 2, 3, 4 og 5. Tilladelsen udstedes automatisk til tjenesteydere, der udvælges i henhold til artikel 8.
2. Kriterierne for den kompetente myndigheds udstedelse af tilladelser skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive, relevante og proportionelle. Kriterierne må kun vedrøre leverandørens erhvervmæssige kvalifikationer, vedkommendes sunde økonomiske situation og tilstrækkelige forsikring samt sikkerhed til søs og installationers, udstyrs og personers sikkerhed. Tilladelsen kan omfatte forpligtelse til offentlig tjeneste, hvad angår sikkerhed, regelmæssighed, kontinuitet og pris samt de betingelser, i henhold til hvilke tjenesten skal leveres.
3. Hvis de påkrævede erhvervmæssige kvalifikationer omfatter specifikt lokalt kendskab eller erfaring med lokale forhold, skal den kompetente myndighed stille tilstrækkelig uddannelse til rådighed for ansøgerleverandører.
4. De i stk. 2 nævnte kriterier skal offentliggøres, og leverandører af havnetjenester skal forud informeres om proceduren for opnåelse af tilladelse. Dette krav gælder også for en tilladelse, der knytter levering af tjenesteydelser til investering i faste aktiver, som bliver havnens ejendom, når tilladelsen udløber.
5. En leverandør af havnetjenester har ret til at ansætte personale efter eget valg til at udføre den tjenesteydelse, der er omfattet af tilladelsen.

Artikel 7 – Begrænsninger

1. Medlemsstaterne kan kun begrænse antallet af leverandører af havnetjenester på grund af problemer, der skyldes plads eller kapacitet eller, når det drejer sig om teknisk-nautiske tjenesteydelser, søtrafikrelateret sikkerhed. Den kompetente myndighed skal:
 - (a) informere de interesserede parter om den kategori eller de kategorier af havnetjenester og den specifikke del af havnen, som restriktionerne gælder, samt grundene til disse restriktioner
 - (b) tillade det efter forholdene størst mulige antal leverandører.
2. Hvis der er plads- eller kapacitetsproblemer, og medmindre særlige omstændigheder gør sig gældende, hvad angår trafikvolumen og lastkategori, skal den kompetente myndighed tillade mindst to tjenesteleverandører for hver kategori last, og de skal være fuldstændigt uafhængige af hinanden.
3. Hvis den kompetente myndighed, der træffer beslutning om restriktioner, også er den pågældende havns forvaltningsorgan, og hvis forvaltningsorganet selv eller en tjenesteleverandør, over hvilken det har direkte eller indirekte kontrol, eller som det har interesser i, er eller ønsker at blive tjenesteleverandør i den pågældende havn, skal medlemsstaten udpege en anden kompetent myndighed og pålægge den at træffe beslutning om, eller godkende en beslutning om restriktioner. Denne nyudpegede kompetente myndighed skal være uafhængig af forvaltningsorganet i den pågældende havn og må ikke:

- (a) levere tjenesteydelser af lignende art som de tjenesteydelser, der leveres af tjenesteleverandører i den pågældende havn, og
- (b) have direkte eller indirekte kontrol over, eller have interesser i nogen af tjenesteleverandørerne i den pågældende havn.

Artikel 8 - Udvælgelsesprocedure

1. I tilfælde, hvor antallet af tjenesteleverandører er blevet begrænset i medfør af artikel 7, træffer de kompetente myndigheder de nødvendige foranstaltninger til at sikre en gennemsigtig og objektiv udvælgelsesprocedure ved udbud, baseret på proportionelle, ikke-diskriminerende og relevante kriterier.

2. De kompetente myndigheder offentliggør en opfordring til interesserede parter om at deltage i udvælgelsesprocessen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

I denne offentliggørelse kan der henvises til de kompetente myndigheds eller havnens eget web-sted eller, hvis et sådant ikke findes, til enhver anden passende måde, hvorpå de nødvendige oplysninger rettidigt kan stilles til rådighed for enhver person, der er interesseret i processen.

3. Den kompetente myndighed skal i offentliggørelsen anføre følgende

- (a) tilladelses- og udvælgelseskriterier, der definerer myndighedens minimumskrav
- (b) tildelingskriterier, der definerer de faktorer, som myndigheden lægger til grund for at vælge mellem de tilbud, der opfylder udvælgelseskriterierne
- (c) vilkårene, herunder de tjenesteydelseskra, som kontrakten omfatter, og eventuelle aktiver, der stilles til rådighed for den udvalgte tilbudsgiver, samt de relevante betingelser og gældende bestemmelser.

4. Der skal være en frist på mindst 52 dage mellem indkaldelse af forslag og den seneste dato for modtagelse af forslag.

5. Den information, den kompetente myndighed giver potentielle leverandører, skal indeholde alle de relevante oplysninger, denne sidder inde med.

6. Hvis den kompetente myndighed, der gennemfører udvælgelsesproceduren for en bestemt havn, også er forvaltningsorganet i denne havn, og hvis forvaltningsorganet selv eller en tjenesteyder, hvorover det har direkte eller indirekte kontrol eller har interesser i, er eller ønsker at blive tjenesteleverandør i den pågældende havn, skal medlemsstaten udpege en anden kompetent myndighed og pålægge denne den pågældende udvælgelsesprocedure. Sidstnævnte udpegede kompetente myndighed skal være uafhængig af den pågældende havns forvaltningsorgan og må ikke:

- (a) levere tjenester af lignende art som de tjenesteydelser, der leveres af tjenesteleverandørerne i den pågældende havn
- (b) have direkte eller indirekte kontrol over eller have interesser i nogen af tjenesteleverandørerne i den pågældende havn.

Artikel 9 – Varighed

Leverandører af havnetjenester udvælges for en begrænset periode, som fastsættes efter følgende kriterier:

1. Hvis tjenesteleverandøren ikke foretager investeringer eller kun ubetydelige investeringer for at levere tjenesteydelser, er tilladelsens varighed på højst fem år.
2. Hvis tjenesteleverandøren foretager betydelige investeringer i
 - (a) mobile aktiver, er tilladelsesperioden højst 10 år
 - (b) faste aktiver, er tilladelsesperioden højst 25 år, uanset om ejerskabet hertil overgår til havnen.

Artikel 10 – Regnskabsbestemmelser

Den kompetente myndighed kræver, at de udvalgte tjenesteleverandører fører adskilte regnskaber for hver enkelt tjenesteydelse. Opstilling af regnskaber skal være i overensstemmelse med gældende handelspraksis og generelt anerkendte regnskabsprincipper.

Artikel 11 – Selvservicering

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at selvservicering kan udføres i henhold til dette direktiv.
2. Kriterierne for eventuel tilladelse til selvservicering må ikke være strengere end kriterierne for leverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester.

Artikel 12 – Havnens forvaltningsorgan

1. Hvis havnens forvaltningsorgan leverer havnetjenester, skal det opfylde kriterierne i artikel 6 og adskille regnskaberne for hver af dets tjenesteydelsesaktiviteter fra regnskaberne for dets andre aktiviteter. Opstilling af regnskaberne skal være i overensstemmelse med gældende handelspraksis og generelt anerkendte regnskabsprincipper for at sikre at:
 - (a) de interne regnskaber svarende til forskellige aktiviteter er adskilte
 - (b) alle omkostninger og indtægter posteres korrekt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede regnskabsprincipper
 - (c) de regnskabsprincipper, som de adskilte regnskaber føres efter, klart kan identificeres.
2. Revisors rapport om årsregnskaberne skal vise, om der foreligger finansielle strømme mellem forvaltningsorganets tjenesteydelsesaktiviteter og dets andre aktiviteter. Revisors rapport opbevares af medlemsstaterne og stilles på anmodning til rådighed for Kommissionen.

3. Hvis det efter udvælgelsesproceduren i henhold til artikel 8 ikke har været muligt at finde en passende tjenesteleverandør til en specifik havnetjeneste, kan den kompetente myndighed i henhold til betingelserne i denne artikels stk. 1 forbeholde levering af denne tjenesteydelse for havnens forvaltningsorgan i en periode på maksimalt fem år.
4. Havnens forvaltningsorgan må ikke diskriminere mellem tjenesteleverandører. Det skal navnlig afholde sig fra at diskriminere til fordel for en virksomhed eller et organ, hvori det har interesser.
5. Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til gennemskuelighedsdirektivet nr. 2000/52/EF.

Artikel 13 – Anker

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver med legitime interesser har ret til at anke beslutninger 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, informeres ansøgeren eller ansøgerne om grundene til, at den eller de pågældende ikke har opnået tilladelse eller er blevet udvalgt. Sådanne grunde skal være objektive, ikke-diskriminerende, velbegrundede og dokumenterede. Ansøgeren skal have adgang til ankeprocedurer. Det skal være muligt at anke sagen for en national domstol eller en offentlig myndighed, der, hvad angår organisation, økonomisk grundlag, retsstruktur og beslutningstagning, er uafhængig af den kompetente myndighed eller den pågældende havns forvaltningsorgan, og som er uafhængig af enhver tjenesteyder.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at ankeorganernes beslutninger kan underkastes retlig prøvelse.

Artikel 14 - Sikkerhed og miljøbeskyttelse

Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser hvad angår lov og orden, sikkerhed i havne samt miljøbeskyttelse.

Artikel 15 – Social beskyttelse

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at deres sociale lovgivning anvendes, uden at dette dog berører anvendelsen af dette direktiv, og med forbehold af EF-rettens øvrige bestemmelser.

Artikel 16 – Overgangsforanstaltninger

1. Hvis antallet af leverandører af havnetjenester i en havn ikke er begrænset som følge af plads- og kapacitetsproblemer eller hensynet til sikkerhed til søs, kan de

eksisterende tilladelser forblive gyldige uden ændringer, indtil antallet bliver begrænset. Nye tilladelser skal overholde bestemmelserne i dette direktiv.

2. Hvis antallet af tjenesteleverandører i en havn er begrænset, gælder bestemmelserne i litra a) til e).
 - a) Hvis en eksisterende tilladelse er udstedt i henhold til offentligt udbud eller en tilsvarende procedure og ellers er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, kan tilladelsen forblive gyldig uden ændringer.
 - b) Hvis en eksisterende tilladelse ikke er udstedt i henhold til bestemmelserne i dette direktiv, og hvis tjenesteyderen har foretaget ubetydelige eller ingen investeringer, skal en ny tilladelsesprocedure i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv udføres inden to år efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv, hvis det drejer sig om en enkelt tjenesteyder, og inden fire år i alle andre tilfælde.
 - c) Hvis en tjenesteleverandør med en eksisterende tilladelse har foretaget betydelige investeringer i mobile aktiver, gælder følgende:
 - (i) Hvis tilladelsen ikke er udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, men som følge af et offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, er den eksisterende tilladelses gyldighed højst 10 år
 - (ii) Hvis tilladelsen ikke er udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv og ikke som følge af offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, skal en ny tilladelsesprocedure i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv udføres inden tre år efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv, hvis det drejer sig om en enkelt tjenesteleverandør, og inden fem år i alle andre tilfælde.
 - d) Hvis der foreligger en eksisterende tilladelse, og tjenesteleverandøren har foretaget betydelige investeringer i faste aktiver, gælder følgende:
 - (i) Hvis tilladelsen ikke er udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, men som følge af offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, er den eksisterende tilladelses gyldighed højst 25 år
 - (ii) Hvis tilladelsen ikke er udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv og ikke som følge af offentligt udbud eller en tilsvarende procedure, skal en ny tilladelsesprocedure i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv udføres inden fem år efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv, hvis det drejer sig om en enkelt tjenesteleverandør, og inden otte år i alle andre tilfælde
 - e) Hvis der foreligger en eksisterende tilladelse og tjenesteleverandøren har foretaget betydelige investeringer i mobile og faste aktiver, gælder litra d).

Artikel 17 – Rapport og revision

Medlemsstaterne sender Kommissionen en rapport om anvendelsen af dette direktiv senest tre år efter gennemførelsesdatoen.

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

Artikel 18 – Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at overholde dette direktiv senest et år efter datoen for dets ikrafttrædelse. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv eller ledsages af en sådan henvisning ved offentliggørelsen. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 19

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter dets offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 20 - Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

LISTE OVER HAVNETJENESTER, DER OMFATTES AF DETTE DIREKTIV

- (1) Teknisk-nautiske tjenesteydelser
 - (a) Lodsning
 - (b) Bugsering
 - (c) Fortøjning
- (2) Lasthåndtering, herunder
 - (a) stevedoring, stuvning, omladning og anden transport på terminalens område
 - (b) opbevaring, deponering og oplagring, afhængigt af lastkategori
 - (c) konsolidering af last.
- (3) Passagerservice (inklusive indskibning og udskibning).