

NOTAT

Dato 27. juni 2013  
J. nr. 2013-2061

**Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne.**

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg.

KOM (2013) 296

**1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 23. maj 2013 forslag til forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne.*

*Forslaget indeholder fælles regler for forbedringer af de konkurrencemæssige og administrative forhold på markedet for havnetjenester, og større gennemsigthed i havnenes organisation, drift og økonomi. Kommissionen foreslår således, at der opstilles en række regler med det formål at skabe bedre vilkår for havnene og dermed bedre rammer for økonomisk vækst.*

*Forslaget dækker alle havne, som bliver en del af det fremtidige transeuropæiske transportnet TEN-T, jf. Kommissionens forordningsforslag 2011/650/EU.*

*Kommissionen foreslår, at der skal sikres fri konkurrence for markedet på havnetjenester, således at alle har mulighed for at byde på havnetjenester på lige og ikke-diskriminerende vilkår. Det foreslås desuden, at de finansielle relationer mellem offentlige myndigheder og havne skal være gennemsigtige, så det i havnens regnskab klart kan identificeres, hvilke offentlige midler der tilgår havnene, og hvilke formål disse midler anvendes til. Endelig indeholder forslaget regler om koordinering mellem relevante interessenter på havnene, hvilket skal sikres gennem inddragelse af relevante aktører på de omfattede havne.*



## 2. Baggrund

Som et af de centrale tiltag i Akten for Det Indre Marked II har Kommissionen fremsat KOM (2013) 296 af 23. maj 2013, som skal bidrage til færdiggørelsen af EU's indre marked. Forslaget er oversendt til Rådet den 3. juni 2013 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen henviser som baggrund for forslaget til, at Europas havne skal gøres klar til at omstilling sig til stigende transportmængder, og havnene derfor skal kunne tilbyde højere serviceniveau og være mere attraktive for investeringer.

I dag er Europa er en af de travleste havneregioner i verden med over 1.200 erhvervshavne på den ca. 70.000 km lange kyststrækning i Europa. Samtidig er havnesektoren meget forskelligartet i driftsområder og organisationsform.

I 2011 blev ca. 3,7 mia. tons gods og 385 mio. passagerer fordelt på over 60.000 skibsanløb transporteret over kaj i europæiske havne. EU's havne spiller både en stor rolle i handelen med tredjelande og for godstransport inden for det indre marked, idet korte sørejser repræsenterer 60 pct. af godsmængden håndteret i EU's havne. Kommissionen peger således på, at søhandelshavne er vigtige transportknudepunkter for så vidt angår de intermodale transportkæder i EU, hvor den korte søtransport inden for EU udgør et alternativ til landtransport, og er en måde at knytte øer og afsidesliggende områder til fastlandet.

Der er ifølge Kommissionen op til 3 mio. job i EU med enten direkte eller indirekte tilknytning til havnesektoren. 96 pct. af godsmængderne og 93 pct. af de maritime passagerer transporteres via det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som omfatter i alt 319 søhandelshavne i Europa.

I Danmark er Aarhus Havn og Copenhagen-Malmö Ports på hovednettet ifølge Kommissionens forordningsforslag 2011/650/EU, mens det samlede net omfatter: Hirtshals Havn, Frederikshavn Havn, Aalborg Havn, Hanstholm Havn, Fur Havn, Branden Havn, Esbjerg Havn, Nordby Havn, Fredericia Havn, Ebeltoft Havn, Odden Havn, Vejle Havn, Helsingør Havn, Kalundborg Havn, Spodsbjerg Havn, Tårs Havn, Rødby Havn, Gedser Havn, Odense Havn og Rønne Havn. Det skal tilføjes, at listen endnu ikke er endelig, idet de nye TEN-T-retningslinjer endnu ikke er trådt i kraft. Hvilke havne der er på TEN-T-nettet afhænger af objektive kriterier indenfor gods- og passagertransport.



### 3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at skabe bedre vækst- og investeringsvilkår for havnene på det transeuropæiske transportnet og dermed skabe bedre rammer for økonomisk vækst. Dette skal sikres ved fælles, europæiske regler, der skal modernisere og forbedre de konkurrencemæssige og administrative forhold på markedet for havnetjenester samt gennem større gennemsigtighed i havnenes organisation, drift og økonomi.

#### Markedsadgang

Der skal være fri konkurrence på markedet for havnetjenester, således at alle serviceudbydere har mulighed for at byde på havnetjenester på lige og ikke-diskriminerende vilkår. Det indebærer, at leverandører af havnetjenester skal have adgang til essentielle havnefaciliteter på lige vilkår. Havnen kan dog stille visse minimumskrav til leverandørernes kvalifikationer.

Havnen kan i visse tilfælde begrænse antallet af leverandører af havnetjenester på havnen, hvor det kan begrundes i enten pladsmangel og/eller hvis nogle havnetjenester udføres som public service-forpligtelser (f.eks. at holde havnen åben af hensyn til lokalbefolkningen). Havnen kan selv påtage sig at udføre public service-forpligtelser, og skal i den henseende betragtes som en intern operatør.

Ved enhver begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester skal tildelingen af opgaverne følge en udvælgelsesprocedure, der skal være åben for alle interesserede parter på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde.

Reglerne om markedsadgang finder ikke anvendelse på godshåndtering eller passagerservices.

#### Finansiell gennemsigtighed og afgiftssystemer

De finansielle relationer mellem offentlige myndigheder og havne skal være gennemsigtige. Offentlige midler, der tilgår havne, skal klart kunne identificeres i havnens regnskab, og det skal fremgå, hvad midlerne anvendes til. Det gælder især, hvor havnen selv udfører havnetjenester, eller hvor havnen modtager offentlige midler i kompensation for public service-forpligtelser.

Havnetjenestegebyrer betales af brugerne til leverandøren af havnetjenesten. Havnetjenestegebyrer skal - særligt i de tilfælde hvor antallet af leverandører er begrænset, eller hvor havnen selv udbyder tjenesten som en intern operatør - fastsættes på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde.

Havneinfrastrukturafgifter er en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnen. Havnene skal have mulighed for autonomt at fastlægge



strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifterne i henhold til deres forretnings- og investeringsplaner. Havneinfrastrukturafgifterne kan differentieres, således at der tages hensyn til miljøforhold, storkunderabatter mv., så længe konkurrencereglerne overholdes.

Havnetjenestegebyrer kan være indeholdt havneinfrastrukturafgifter - og omvendt.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage eventuelle delegerede retsakter om fælles klassifikationer af skibe, brændstoffer og typer af operationer med henblik på differentiering af infrastrukturafgifter og fælles afgiftsprincipper for havneinfrastrukturafgifter.

#### Koordinering og uafhængig tilsynsmyndighed

Havne, som er omfattet af forordningen, skal nedsætte et rådgivende havnebrugerudvalg i den enkelte havn med deltagelse af brugerne af havnetjenesterne (dvs. de aktører, der betaler havnetjenestegebyrer og havneinfrastrukturafgifter) - det kan fx være rederier eller godsejere.

Havnen og leverandører af havnetjenester skal årligt konsultere udvalget i forbindelse med fastsættelse af afgifter og gebyrer.

Havnens ledelse skal udover at nedsætte et rådgivende havnebrugerudvalg regelmæssigt konsultere interessenter på havneområdet. Det kan fx være virksomheder etableret i havnen, leverandører af havnetjenester, rederier, godsejere, landtransportoperatører og offentlige myndigheder. Disse aktører skal konsulteres i tre tilfælde:

1. Koordinering af havnetjenester
2. Tiltag, der kan forbedre forbindelserne til baglandsinfrastrukturen
3. Effektivisering af de administrative procedurer

Der skal desuden udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed, som kan sikre korrekt implementering af forordningen. Myndigheden må ikke indgå i de enkelte havnes ledelse og skal behandle klager over overtrædelse af forordningens bestemmelser og generelt føre tilsyn med, at forordningen overholdes.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet vil i henhold til TEUF art. 294 skulle høres. Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.



## 5. Nærhedsprincippet

Kommissionens mål med denne forordning er at sikre moderniseringen af havnetjenester og sikre rammerne for at havnene kan tiltrække de nødvendige investeringer. Kommissionen vurderer, at dette ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne på et nationalt niveau på grund af havnenes europæiske dimension og deres internationale og grænseoverskridende karakter. Derfor mener Kommissionen, at indførelsen af lige konkurrencevilkår, der sikrer et åbent indre marked for havnetjenester bedst kan gennemføres på EU-plan.

Kommissionen finder, at lovgivningen i sin helhed bør have direkte bindende virkning for at sikre en ensartet anvendelse og håndhævelse samt lige vilkår på det indre marked.

Regeringen finder, at forslaget på enkelte områder reguleres lige så godt på nationalt plan, idet der er store forskelle på struktur og organisation på havneområdet i EU. For eksempel er der i Danmark en lang række mindre og mellemstore havne beliggende med meget korte geografiske afstande. En sådan struktur findes ikke i mange andre medlemsstater, hvorfor behovet for en sikring af fri konkurrence i højere grad kan være påtvunget i andre EU-lande end i Danmark, hvor der i høj grad er alternativer til hver enkelt havn og dermed allerede en høj grad af konkurrence mellem havnene.

Regeringen vurderer dog samlet set, at nærhedsprincippet er overholdt, idet det anerkendes, at transportkæden af gods og passagerer, og dermed havnesektoren i vid udstrækning, er af grænseoverskridende karakter, og at fælles rammebetingelser på EU-plan kan medvirke til en mere åben og fri konkurrence på området for havnetjenester.

## 6. Gældende dansk ret

Området er i dag i nogen udstrækning reguleret i havneloven (Bekendtgørelse af lov om havne, nr. 457 af 23. maj 2012). Visse havnerelaterede opgaver kan alle havne udføre, mens adgangen til at udføre en række andre havnetjenester er betinget af, at havnen annoncerer efter private aktører til at udføre opgaven, inden havnen selv kan udføre aktiviteten.

Havnenes driftsområder afhænger af den valgte organisationsform:

En *kommunal havn* er som udgangspunkt en del af den kommunale forvaltning og kan forestå drift og anlæg af havneinfrastruktur, herunder dækkende værker, kajer og havnebassiner. Havnen kan desuden udleje bygninger og arealer på markedsvilkår til primært havnerelaterede formål. Endelig kan en kommunal havn indgå i samarbejde med andre havne om drift



og udvikling af havnens infrastruktur, bygninger og faciliteter samt om indkøb af varer og tjenesteydelser.

Side 6/21

Havne organiseret som *kommunale selvstyrehavne* kan udover disse opgaver stille kraner, pakhuse og lignende til rådighed med henblik på at betjene skibe, stevedorer og areallejere mv.

En kommunal selvstyrehavn kan desuden alene eller i samarbejde med andre:

- udføre havnerelateret operatør virksomhed,
- udføre skibsrelaterede hjælpetjenester,
- udnytte overskydende kapacitet i havnens materiel til at sælge tjenester til havnens brugere,
- eje og drive bygninger der servicerer havnens brugere og
- eje og drive bølge- og vindenergianlæg samt sælge overskudsproduktion herfra.

Udøvelse af disse aktiviteter forudsætter, at der efter annoncering ikke kan identificeres en privat aktør, der på egen hånd vil udøve aktiviteterne på markedsvilkår i den pågældende havn. Annonceringen skal dog kun finde sted, hvis aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 0,5 mio. kr. eller derover. Udførelsen af de nævnte aktiviteter skal, hvis havnen selv udfører dem, udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab.

En helt eller delvist kommunalt ejet *aktieselskabshavn* kan udøve de samme aktiviteter som en kommunal selvstyrehavn. Havnerelateret operatørvirksomhed kan umiddelbart udføres.

Desuden kan en helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskabshavn udøve aktiviteter, der understøtter brugen af havnen og af søtransport. For udøvelse af sådanne aktiviteter gælder betingelsen om, at der ikke kan identificeres en privat aktør, der på egen hånd vil udøve aktiviteterne på markedsvilkår i den pågældende havn. Annoncering skal finde sted, hvis aktiviteten har en forventet årlig omsætning på 0,5 mio. kr. eller derover. Udøvelsen af aktiviteten skal desuden udskilles i et selvstændigt skattepligtigt selskab.

*Privatretligt organiserede erhvervshavne* er ikke begrænset i deres adgang til drive virksomhed i medfør af havneloven.

Lodsning er en af de havnetjenester, Kommissionen med forordningsforslaget vil konkurrenceudsætte. I dansk sammenhæng er lodsaktivitet allerede konkurrenceudsat. Lodsning reguleres efter reglerne i lodsloven (Lodslov, nr. 547 af 9. juni 2006.), som hører under Erhvervs- og Vækstministeriet. I Danmark er der fastsat regler om obligatorisk anvendelse af lods afhængig af fx skibets størrelse, lastens indhold eller lokale sejladsforhold.



## 7. Konsekvenser

Side 7/21

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslagets opbygning og formål om åben og fair konkurrence er i god tråd med de hensyn, der blev varetaget i forbindelse med den seneste ændring af havneloven i 2012. Dog vil det formentlig kræve en ændring af den danske havnelov at bringe den i overensstemmelse med forordningen på visse punkter.

For eksempel kan en lovændring være nødvendig, hvis havnelovens nuværende krav om adskillelse af offentlige midler fra havnenes økonomi samt havnelovens annonceringspligt er tilstrækkelige til at imødekomme forordningens krav om åben og fair konkurrence.

Ligeledes er de havnetjenester, der er omfattet af forordningsforslagets ikke opdelt på samme måde, som i den danske havnelov.

Forslaget omfatter havne, der indgår i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Medlemsstaterne kan dog vælge at anvende forordningen på andre havne. Omfanget og anvendelsesområdet for forslaget afhænger derfor af to faktorer. For det første hvilke havne der bliver omfattet af de nye TEN-T-retningslinjer, som forventes at ligge fast i efteråret 2013. For det andet afhænger det af, om forordningen anvendes på andre havne end TEN-T-havnene.

I Danmark er lodsningserhvervet lovreguleret i lodsloven. Forordningsforslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser for lodsloven. Regeringen er ved at analysere dette nærmere.

### Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Ifølge forslaget skal der oprettes eller udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed (statslig), der overvåger og fører tilsyn med anvendelsen af forordningen og behandler klager i relation til forordningen. Myndigheden skal derudover udveksle oplysninger og deltage i møder om arbejdet i et europæisk samarbejde med de andre myndigheder i medlemslandene. Opgaven forventes at medføre begrænsede udgifter.

Forslaget må forventes at medføre øgede administrative opgaver for de kommunale havne, som i dag ikke har en klar regnskabsmæssig adskillelse fra den kommunale økonomi, da kommunale havne er en integreret del af den kommunale forvaltning. Da forslaget omfatter TEN-T-havne, vil det omfatte kun følgende kommunale havne: Branden, Fur, Nordby og Rødby.

Forslaget indeholder bestemmelser om inddragelse af havnenes brugere og interessenter. Dette skal dels ske gennem nedsættelse af et rådgivende



havnebrugerudvalg og dels gennem høring af relevante interessenter. En sådan formalisering af inddragelsen af interessenter på havnen må forventes at medføre visse mindre administrative opgaver for alle havne med en kommunal ejerandel.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser:*

Forordningen har til formål at sikre en åben og fair konkurrence og markedsadgang for havnetjenester. Da disse tjenester i dansk sammenhæng allerede eksisterer, har forslaget ikke væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det følger af forslaget, at forordningen ikke må medføre øgede administrative byrder for havne, der allerede fungerer på markedsvilkår. Dette vurderes at gælde for langt de fleste danske havne.

Forslaget indeholder et krav om, at der nedsættes et rådgivende havnebrugerudvalg i havnen, der mødes årligt. I betænkningen til den danske havnelov opfordres havnene til at oprette lignede udvalg. De administrative byrder forbundet med det rådgivende havnebrugerudvalg vurderes ikke at være væsentlige, da interessenter på havnene kun skal konsulteres en gang årligt.

Forslaget kan medvirke til at gøre det mere attraktivt for danske virksomheder at etablere sig i andre medlemsstater, når markedsadgangen forbedres på europæisk plan.

## **8. Høring**

Meddelelsen og forordningsforslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 25. maj 2013 med svarfrist den 14. juni 2013.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Forbrugerrådet havde ingen bemærkninger til høringen.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger:

#### **Danmarks Rederiforening**

Rederiforeningerne har med interesse gennemgået Europa-Kommissionens forslag til forordning og meddelelse om havne. Det er efter vor vurdering et pragmatisk, og dermed ikke specielt ambitiøst udspil, Kommissionen har valgt at lancere. Der er dog samtidig forståelse for, at det i høj grad handler om det muliges kunst. Der er behov for bred opbakning i Rådet og Europa-





Parlamentet, og initiativer på havneområdet har historisk givet anledning til megen diskussion og få resultater.

Side 9/21

Rederiforeningerne støtter principperne om markedsadgang, konkurrence, gennemsigtighed og autonomi, der ligger til grund for forordningen. Det synes dog på det foreliggende grundlag ikke helt entydigt, om forordningens bestemmelser de facto i fuldt omfang understøtter disse principper, f.eks. i forhold til spørgsmålet om begrænsning af markedsadgang, herunder mulighederne for at pålægge Public Service forpligtelser og benytte en "intern operatør", jf. forordningens kapitel 2, artikel 6-9.

Rederiforeningerne ser frem til revisionen af EU's havnepolitik som beskrevet Kommissionens meddelelse "Havnene som vækstmotor", og hæfter sig især ved det beskrevne behov for fair markedsadgang, overvågning af pris og kvalitet, administrativ forenkling, gennemsigtig finansiering og klarlæggelse af statsstøtterelevanter.

### **Danmarks Skibsmæglerforening**

Tak for det fremsendte materiale, der dels er ganske omfattende, men jo også resultatet af flere tidligere lignende initiativer, der er blevet opgivet efter der var gennemført store konsultationer og politiske overvejelser.

Det fremsendte forslag indeholder flere interessante aspekter, men er også på mange områder begrænset i forhold til tidligere initiativer. Forslaget omhandler kun TEN-T havne og har derfor allerede her en betydelig begrænsning. Ligeledes er hele det meget betydende cargo handling område udeladt.

Det anføres, at der skal være frihed indenfor "Port Services". Det har ofte været til diskussion, hvad der er omfattet af dette begreb og vi anbefaler, at der overvejes indført en defineret heraf.

Forslaget om adskilte og transparente regnskaber støtter vi stærkt, ligesom kravet om at der skal oprettes en form for "users' advisory committee" og at havnens ledelse pålægges regelmæssigt at konsultere denne gruppe, er et længe efterlyst initiativ. I forbindelse med den seneste revidering af den danske havnelov opfordres havnene til at etablere et udvalg med repræsentation af brugerne og til at samarbejde tæt med dette udvalg. På trods af anbefalingen i loven, så er der endnu ikke nogen af de danske havne, der har fundet anledning til at følge anbefalingen. Vi støtter derfor, at det i stedet bliver en pligt, der pålægges havnene.

### **Dansk Industri og Danske Havnevirkksomheder**

#### **Overordnet synspunkt**

Forslaget til forordning fastslår princippet om fri konkurrence blandt havnetjeneste-ydelser og sætter rammer for begrænsninger i antallet af aktører, der ønsker at udøve bestemte havnetjenesteydelser.



Det vil overordnet set styrke konkurrencen på europæisk niveau, og dermed bakker DI Transport og Danske Havnevirksomheder (herefter DI/DKHV) også op om forslaget på det generelle plan.

Den specifikke holdning til forordningens dele vil dog afhænge af svar på de spørgsmål, der vil fremgå af nedenstående. Vi har valgt at stille en lang række spørgsmål på dette tidlige tidspunkt i processen, da der er behov for en afklaring, før vi kan tage endelig stilling. Vi forestiller os en åben proces og dialog frem mod behandlingen af lovteksten i EU-systemet, og spørgsmålene skal derfor først og fremmest ses som en ramme for diskussionen, hvor svarene vil komme hen ad vejen. Vi forventer dog, at der vil kunne gives svar på samtlige spørgsmål.

Det er altafgørende for DI/DKHV, at forordningen ikke kommer til at forringe konkurrencesituationen for private tjenesteydere (havnevirksomheder o.a.) i de danske havne. Dette gælder såvel for reglerne i forordningen selv, som for de konsekvenser den vil få i en specifik dansk kontekst, og ikke mindst i forhold til den nuværende danske havnelov, som sætter grænser for, hvilke tjenester de offentlige havnemyndigheder må udføre, og dermed sikrer de private virksomheders konkurrencesituation.

Spørgsmålene i det følgende er derfor opdelt i disse tre tematikker.

Først og fremmest ser DI/DKHV dog som meget væsentligt, at reglerne kommer til at gælde på lige vilkår for alle konkurrerende havne i Danmark – ikke kun i de 22 havne, som er en del af det Transeuropæiske Transportnetværk (TEN-T). Med konkurrerende havne forstår vi aktieselskabshavne og selvstyrehavne, men ikke kommunale havne, som er en del af den kommunale administration (se fx definition i den tidligere havnelovs § 8, stk. 3). Private havne bør kun omfattes, hvis de har modtagepligt og dermed er åbne for skibstrafik i fri konkurrence.

Hvis ikke der er lige vilkår for havne med samme styreform, risikerer vi at forvride konkurrencen mellem de danske havne - herunder mellem disses respektive tjenesteydere - og det kan ikke være meningen med regelsættet.

Forordningens art. 1, stk. 4 åbner for muligheden for at lade flere havne omfatte af forordningen, hvilket DI/DKHV vil opfordre den danske regering til at benytte.

#### Specifikke spørgsmål til forordningen

Definitionen for "godshåndtering" er uklar og bør skærpes. Hvad er fx forskellen mellem "midlertidig opbevaring af gods" og "oplagring"? Ganske ofte sker der også merværditjenester i forbindelse med midlertidig oplagring, og hvilken definition gælder så?



”Havneinfrastruktur” nævnes flere gange i forslaget, fx art. 14 om opkrævning af afgifter for brug af havneinfrastruktur, men der mangler en definition for havneinfrastruktur. Er kraner og pakhuse fx omfattet? Er jernbaneafgifter? Det er derfor meget vigtigt at få en definition af, hvilken infrastruktur, der kan opkræves afgifter for.

”Mangel på landareal” (art. 6, stk. 1.a) angives som tilstrækkeligt til at begrunde en begrænsning i antallet af tjenesteydere, Men intet landareal er jo ubegrænset. Så hvornår kan der siges at være mangel på areal? Dette punkt er meget vigtigt at få en afklaring eller definition på, da forordningen jo netop vil sætte rammer for begrænsninger i antallet af tjenesteydere, men med denne formulering risikerer at introducere en generel bemyndigelse til at begrænse antallet af tjenesteydere efter forgodtbefindende.

Medlemsstaterne har mulighed for at pålægge public service forpligtelser (art. 8). Men det bør også være muligt at tilbagekalde disse public serviceforpligtelser, så tjenesteydelsen overgår til fri konkurrence. Der bør derfor indføres et ”eller ophæve” (”or revoke”) i artiklens stk. 1, 3 og 5.

Den kompetente myndighed (havnemyndigheden) kan udøve en tjenesteydelse som ”intern operatør” (jf art. 9), hvis der er foretaget en begrænsning af antallet af tjenesteydere i havnen. Men kan den kun optræde som tjenesteyder, hvis der er foretaget denne begrænsning?

Sådan kunne det nemlig godt se ud. Men det vil være godt at få klarlagt, om havnemyndigheden har fuld frihed, eller om den slet ikke kan udøve tjenesteydelser, hvis der ikke er lavet en begrænsning. Fuld frihed til at udføre tjenesteydelser for offentlige havne-myndigheder vil ikke være lige konkurrencevilkår. Så for at fastslå meningen helt, kunne ordlyden i artikel 9, stk. 1 måske starte med et ”Only”.

Der synes at mangle en henvisning til art. 6 i art. 13, stk. 1, hvor der nævnes ”i en situation med et begrænset antal leverandører”. Eftersom der aldrig vil være et ubegrænset antal leverandører, giver sætningen kun mening, hvis den peger tilbage på netop den begrænsning, som kan finde sted i artikel 6. Alternativet er, at samtlige private tjenesteydere skal fastsætte deres priser ”gennemsigtigt og ikke-diskriminerende”, hvilket ikke kan være meningen med forslaget, da det vil være et indgreb i det fri marked og den fri prisdannelse. DI/DKHV lægger kraftig vægt på at private tjenesteydere kan opretholde friheden til selv at fastsætte deres markedspriser uden at skulle leve op til krav om gennemsigtighed og ikke-diskrimination.

Hvordan kan man sikre, at havnetjenestegebyrer fra interne operatører eller begrænsede leverandører fastsættes efter kriterier, der er ”gennemsigtige og ikke-diskriminerende” (art. 13, stk. 1)?

Hvordan kan man sikre, at differentierede havneafgifter fastsættes efter kriterier, der er ”relevante, objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende” (art. 14, stk. 4)?



Kommissionen ønsker at udarbejde principper for differentiering af havneafgifter, men vil samtidig bemyndiges til at indføre dem som krav på et senere tidspunkt (art. 14, stk. 5). DI/DKHV kan godt støtte, at der udformes fælles EU-principper for differentiering af havneafgifter, men vi må kraftigt afvise, at give Kommissionen bemyndigelse til at indføre disse principper som krav. Først og fremmest fordi prisfastsættelse er en del af det fri marked og derfor må være op til den enkelte havn under de givne rammer om gennemsigtighed, ikke-diskrimination, etc. Endvidere fordi en sådan bemyndigelse til at intervenere i prisfastsættelsen er skruen uden ende – hvis der skal fastsættes miljødifferentierede havneafgifter, så kan man også indføre differentiering efter en række andre principper. Det sås senest med de dobbeltkrogede tankskibe, hvor havnene også blev pålagt at differentiere afgifterne. Men det er et meget usundt markedsprincip, når det politiske system på den måde intervenserer i prisfastsættelsen.

Spørgsmål til danske konsekvenser af forordningen:

Almindelige lejekontrakter for havneareal i Danmark er i DI/DKHVs optik ikke ”havne-tjenestekontrakter” (art. 2, stk. 12, samt art. 24), idet lejekontrakter om havneareal i Danmark ikke er kontrakter om at udføre bestemte typer af tjenesteydelser. DI/DKHV forstår havnetjenestekontrakter som en kontrakt relateret til at udføre en eller flere bestemt tjenesteydelser. Vi vil gerne høre ministeriets opfattelse af, om denne forståelse er korrekt?

I bekræftende fald, bør det overvejes, om der overhovedet findes ”havnetjenestekontrakter” i Danmark i dag – og hvis der gør, hvilke typer af tjenesteydelse de typisk omfatter?

DI/DKHV vil gerne rejse spørgsmålet om, hvilken betydning forslaget vil få for oprensning af havne og sejløb på den danske vestkyst og i Limfjorden, hvor der i dag eksisterer statslige oprensningsforpligtelser?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for konkurrencesituationen for lodsningen ind og ud af de danske havne, hvor der i dag er forsyningspligt?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for danske færgehavne, som kun besejles af ét rederi, og som i visse tilfælde ejes af dette rederi?

Tilsvarende - hvilken betydning vil forslaget få for Københavns Havn (herunder Copenhagen Malmø Port), som er omfattet af en speciallov?

Forslaget vil give havnemyndigheden ret til at kunne begrænse antallet af tjenesteydere i havnen (art. 4 samt art. 6, stk. 1), men en anden myndighed kan overtage denne ret, når havnemyndigheden selv er tjenesteyder, og skal overtage denne ret, når der desuden er mindre end to tjenesteydere i havnen (art. 6, stk. 4). DI/DKHV vil gerne opfordre den danske regering til at anvende art. 6, stk. 4 i alle forhold, hvor havnemyndigheden er tjenesteyder (intern operatør). Det vil være et uheldigt konkurrenceprincip hvis selvsamme



myndighed både kan fastsætte begrænsninger i den fri konkurrence og derefter selv deltage i den begrænsede konkurrence. Dette vil være tilfældet, uanset om havne-myndigheden er kommunal, statslig eller privat.

DI/DKHV forventer ikke, at den danske regering i egenskab af kompetent myndighed, jf. art. 9, stk. 4, vil beslutte at lade en intern operatør anvende i alle landets havne. Hvis dette alligevel bliver tilfældet, vil DI/DKHV anmode om, at alle relevante parter høres, inden der træffes en sådan beslutning.

Den "uafhængige tilsynsmyndighed" (art. 17), som skal udpeges – kan det være en eksisterende dansk myndighed, og i så fald hvilken, eller skal der oprettes en helt ny myndighed?

Vil det nuværende havneklagenævn være egnet til som klageinstans (art. 19)?

Hvilke sanktioner kunne der overvejes at indføre i Danmark (art. 20)?

Spørgsmål til forholdet mellem forordningen og havneloven:

Først og fremmest finder DI/DKHV, at der er behov for en afklaring af, om forordningen vil kræve, at havneloven skal laves om på bestemte områder.

Forslaget giver fx mulighed for at udpege tjenesteydelser som public service forpligtelse. Denne mulighed findes kun indirekte i havneloven. Det bør derfor afklares, hvordan havnelovens regler vil spille sammen med dette, herunder om forslaget kan muliggøre in-housing af havnetjenester i danske havne i videre omfang, end det er tænkt i havne-loven. Der kunne tænkes at være behov for en ændring af havneloven, så den nuværende tilstand, hvor private havnetjenesteudbydere har markedsadgang på lige vilkår, opretholdes.

Havneloven specificerer bestemte typer tjenesteydelser, som de offentlige havne må udføre. Der synes at være forskellige former for tjenesteydelser, som er omfattet af havne-loven, men som ikke er omfattet af forordningen. Kan retten til at udføre disse tjenesteydelser opretholdes i havneloven ved siden af forordningen?

Uanset havnelovens generelle begrænsning, kan visse havnemyndigheder i dag udføre visse tjenesteydelser under betegnelsen Grandfathers Rights. Hvilken betydning vil forslaget få for disse rettigheder?

Til havnelovens regler om havnemyndigheders generelle markedsadgang er der knyttet specifikke vilkår, som ikke fremgår af EU-forslaget. Kan disse vilkår opretholdes ved siden af forordningen?

Gennemsigtighedsreglerne for selvstyrehavne og aktieselskabshavne i havneloven er meget specifikke og mere vidtgående end i EU-forslaget. Kan disse specifikke regler om regnskabsmæssig gennemsigtighed opretholdes?

Er reglen i havneloven om, at en havnetjenesteydelse først skal lukkes, hvis den i 5 på hinanden følgende år giver underskud forenelig med statsstøttereglerne, jf forordningens art. 12?



Skal EU-forslagets havnetjenester bunkring, oprensning, passagertjenester og hav-nemodtagelsesfaciliteter inkorporeres i havneloven, hvor de ikke optræder i dag?

Forordningen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen men anvendes fra 1. juli 2015. Hvad vil situationen være i perioden mellem de to datoer, og vil dette påvirke forholdet til havneloven?

DI/DKHV forventer, at de juridiske rammer og de konkurrencemæssige spilleregler vil være helt klare på den dato, hvor myndigheder og virksomheder forventes at skulle leve op til dem, samt at eventuelle uklarheder og huller mellem forordningen og havneloven vil kunne udbedres inden da.

DI/DKHV ser frem til en positiv proces og indgår gerne konstruktivt i arbejdet, ligesom vi gerne stiller os gerne til rådighed for at uddybe og bidrage til at besvare de ovenstående spørgsmål.

### **Danske Maritime**

Fra Danske Maritimes side støtter vi op om bestræbelser på at øge markedsadgangen og konkurrencen for havnetjenesteydelser i EU og samtidig sikre større finansiel gennemsigtighed for havnene, og derfor bakker Danske Maritime som udgangspunkt op om forordningsforslaget.

DI Transport og Danske Havnevirksomheder har i deres høringsvar af d.d. peget på en række områder, hvor der er behov for yderligere afklaring – et synspunkt, Danske Maritime støtter.

### **Danske Havne**

Danske Havne bifalder, at erhvervshavne anerkendes som kommercielle enheder, der har en central rolle i forhold til EU's generelle konkurrencekraft.

Forvaltning og ejerskabsstrukturer i Danmarks erhvervshavne er forskellige fra strukturer i andre EU lande. Kommissionen meddeler, at "den europæiske havnepolitik respekterer denne mangfoldighed og ikke har til formål at indføre en enhedsmodel for havne".

EU lovgivning bør tage højde for denne forskellighed og kompleksitet og i langt højere grad fokusere på det langsigtede mål: At skabe udviklingsorienterede havne, der samtidig er sunde forretninger. Hvordan sikres det? Gennem lige og gennemsigtige konkurrencevilkår.

For Danske Havne er det vigtigt, at havne kan konkurrere på et sammenligneligt grundlag. Danske Havne finder det derfor bemærkelsesværdigt, at de største hindringer for lige konkurrencevilkår *ikke* er indeholdt i Kommissionens forslag:



**1. Regler for statsstøtte.** Der er behov for klare regler om statsstøtte i form af tildeling af offentlig økonomisk støtte til havneaktiviteter og havnes infrastruktur. For Danske Havne er retningslinjer vigtige for at sikre lige vilkår for Europas havne. Der er stor forskel mellem EU's medlemsstater, når det kommer til finansiering af havne og levering af ydelser i havne. Disse forskelle har en direkte indvirkning på den pris, der betales af havnens brugere. Det fører til konkurrenceforvridning. Ved udgangen af 2011 blev en undersøgelse udformet af Europa-Parlamentet, der bekræfter et stærkt behov for retningslinjer for statsstøtte til havne.

**2. Lovgivningens konsekvens.** Medlemsstaterne kan beslutte at anvende forordningen på alle landets erhvervshavne, men hvad vil det betyde, hvis det besluttes i eksempelvis Danmark, men ikke i Tyskland? Konsekvensen må afdækkes. Det kan Danske Havne ikke gennemskue. En konsekvensanalyse bør samtidig sikre, at der ikke opstår konkurrenceforvridning ved at lade lovforslaget gælde for 319 ud af EU's over 1.200 erhvervshavne.

**3. Kontrakter for terminaloperatører.** Forslaget undtager kontrakttildelingen for terminaloperatører. Effektive havne kræver et grundlag, der bygger på fuld gennemskuelse i forhold til udbud og indgåelse af kontrakter.

**4. TEN-T metodologi.** Udpegelse af nye havne i både core network og comprehensive network mangler en konkret metodologi i forhold til den bagvedliggende vurdering af havnes indtrædelse i eller udtrædelse af netværket. Dette har betydning for, hvornår lovforslaget vil gælde for havne, der forventes at indtræde i netværket. Eller netop ikke gælder for havne, der udtræder af det transeuropæiske transportnet.

#### Danske Havnes kommentarer til Kommissionens forordningsforslag

Danske Havne har følgende kommentarer til indholdet i forslag til forordning.

Det er Danske Havnes ønske, at:

- lovgivningen i lighed med dansk lovgivning muliggør og tillader regionalt og grænseoverskridende samarbejde mellem havne i form af fælles driftsorganisation og/eller fælles ejerskab. Danske eksempler på dette er Copenhagen-Malmö Port AB, Associated Danish Ports A/S og Aalborg Havn A/S' investering i Nuuk Havn,
- havne har frihed til selvstændigt at beslutte, om havnen ønsker at drive en aktivitet, hvis aktiviteten er gavnlig for havnens udvikling,
- myndighederne undersøger, hvorvidt dansk praksis påvirkes af, at godshåndtering og passagertjenester ikke er omfattet af de foreslåede





regler for markedsadgang. Nuværende regler vil blive tydeliggjort i en meddelelse, da der ikke er behov for nye retlige bestemmelser,

Side 16/21

- lokale havneudvalg i lighed med dansk lovgivning nedsættes på frivillig basis. Konsekvensanalysen viser, at høring af havnens brugere kan føre til nye administrative byrder. Beskrivelsen er alt for detaljeret og bestemmende og indeholder fx serviceudbydere, der ikke nødvendigvis er havnebrugere. Havnen kender sine nøglekunder, og vil bedst selv kunne sammensætte udvalget,
- der ikke oprettes nye nationale klagenævn. Fair konkurrencevilkår og gennemsigtighed i finansielle aktiviteter sikrer fornuftige priser. Samtidig har vi de eksisterende konkurrencemyndigheder til at håndtere den uafhængige kontrol.
- Danske Havne støtter, at:
- EU-regler anerkender havnes ret til at drive forretning på baggrund af fair og gennemskelige vilkår,
- havne har frihed til at fastsætte priser for sine services og ydelser - selvfølgelig med ligebehandling af kunderne i overensstemmelse med havnens masterplan og generelle strategi. Misbrug bør håndteres af konkurrencemyndighederne,
- fri udveksling af tjenesteydelser også gælder havnetjenester. Hvis havne ikke selv har adgang til at udføre alle services for at sikre logistikkæden, bør de af hensyn til deres konkurrenceevne kunne stille visse minimumskrav til specifikke tjenesteydelser. Formålet er at sikre effektivitet, kvalitet og pris for hele transportkæden,
- definitionen af godshåndtering ikke omfatter oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre værdiforøgende havnetjenester. En konsekvens af dette betyder, at dette er ydelser, som kan udbydes af både havne og virksomheder,
- Europa-Parlamentet og Rådet er enige om, at tage landarealleje i havne ud af koncessionsdirektivet. Fordelingen af jord i form af en lejekontrakt kan ikke på forhånd defineres som en koncession. Tvunget udbud af ledige havnearealer ville skabe uforholdsmæssige omkostninger i danske erhvervshavne,
- de danske havne kan fortsætte praksis med at benytte lejekontrakter uden, at de skal i offentligt udbud. Selv i de tilfælde hvor der kun er én operatør til den pågældende havnetjeneste. Danske og skandinaviske havne er ofte af en størrelse, der begrænser både plads og økonomi for





flere udbydere af samme ydelse. I Danmark ligger havnene så geografisk tæt på hinanden, at der automatisk er konkurrence.

Side 17/21

#### Danske Havnes kommentarer til Kommissionens meddelelse

Kommissionen konkluderer i sin meddelelse "Havnene som vækstmotor", at "de bløde foranstaltninger vedr. fair markedsadgang og gennemsigtighed, som blev foreslået i 2007, har haft ringe eller ingen virkning". Danske Havne finder det problematisk at konkludere på noget, som Kommissionen ikke har forsøgt. Ikke-bindende retningslinjer er kun nævnt som en mulighed i forslaget's konsekvensanalyse med et overblik over mulige veje at gå (Politikpakke 1, side 5).

Danske Havne anerkender, at der er et behov for retningslinjer, som kan føre til ensartede konkurrencevilkår i EU. Branchen har selv efterspurgt retningslinjer gennem de sidste 7 år. Der er især behov for konkrete regler for statsstøtte. Der er også behov for særlige krav til Kommissionen i forhold til kontrol af projekter, der opnår EU støtte.

Danske Havne har følgende kommentarer til meddelelsens 8 hovedpunkter:

- 1. Foranstaltning 1.** Det nævnes, at centrale TEN-T havne skal sikre, at alternative miljøvenlige brændstoffer er til rådighed i deres havne. Markedsbehov bør som i den danske havnelov afgøre, hvorvidt en privat aktør eller havnen ønsker at investere i havneydelser og faciliteter (fx til bunkering af LNG). Mangel på brugerbehov skaber tomme faciliteter, hvis omkostninger flyttes over på de øvrige brugere. Kravet er ikke med til at skabe effektivitet i havne, men vil i stedet fordyre de samlede transportomkostninger.
- 2. Foranstaltning 2.** Danske Havne bifalder, at der i særlig grad vil ydes økonomisk støtte til projekter, der i højere grad sammentænker transportformer og giver bedre adgang til havnene fra landsiden. Det bør være et dansk mål, at dette afspejles i en national handleplan, når de strategiske analyser afsluttes i 2013 og de politiske partier, der står bag aftalen om "En grøn transportpolitik", skal drøfte de store spørgsmål om udviklingen af fremtidens infrastruktur. Danmarks sammenkobling af infrastruktur og transportformer har tabt væsentligt terræn i forhold til nabolandene. Dette bekræftes i World Economic Forums Global Competitiveness Report.
- 3. Foranstaltning 5.** Kommissionen vil ultimo 2013 klarlægge statsstøttereglerne for infrastruktur. Danske Havne ønsker entydige regler for statsstøtte af havne. Hull havn i England og Vilhelmshafen i Tyskland er begge eksempler på massiv statsstøtte, der udspiller sig i gråzonen af de generelle, eksisterende statsstøtteregler.
- 4. Foranstaltning 6.** Kommissionens forudgående analyser har vist, at arbejdsmarkedspolitikken er et problem i meget få lande. Til gengæld er



der i de få lande tale om en fastlåst situation, der er historisk betinget. Danske Havne er enige i, at konflikten bør løses i de eksisterende rammer og derfor ikke bør inddrages i Kommissionens forslag.

Side 18/21

**5. Foranstaltning 8.** Differentierede skibsafgifter til skibe, der optræder i Environmental Ship Index, bør gives, når det er relevant. Initiativet fungerer i dag bedst i EU's største containerhavne med væsentlig godsomsætning. Differentierede skibsafgifter bør fungere på frivillig basis ud fra en vurdering af havnens økonomiske bæredygtighed og strategi. I en dansk kontekst vil besparelser på skibsafgifter langt fra hænge sammen med investeringsomkostninger til skibes miljøprofil.

Ovenstående kommentarer er Danske Havnes holdning på baggrund af en meget kort tidsfrist, der ikke i tilstrækkelig grad tager højde for grundige konsekvensanalyser på nationalt plan. Danmarks havnelov, der trådte i kraft den 1. april 2012, er et resultat af et grundigt forarbejde og bred enighed i branchen. Det bør sikres, at forslaget ikke hæmmer danske erhvervshavnens mulighed for at udvikle sig som centrale vækstmotorer.

I Kommissionens meddelelse står, at *"EU's strategi er baseret på princippet om at undgå unødigt indblanding i havne, som fungerer godt, og at hjælpe havne, der er sakket bagud, med at indføre god praksis"*. At nogen er "sakket bagud" bør ikke ligge de velfungerende til last. If it ain't broken, don't fix it. En europæisk lovgivning bør have udgangspunkt i et afbalanceret og proportionalt behov.

## **DanPilot**

### 1. Lodsvirksomheds inddragelse under forordningen

Formålet med forslaget er at skabe vækst og sikre serviceudbydere fri konkurrence i havnene. Forslaget omfatter med det afsæt også havnelodsning. DanPilot har ingen bemærkninger til ønsket om at konkurrenceudsætte havnelodsninger, men finder dog grund til at bemærke, at lodsvirksomhed på en række områder adskiller sig fra de serviceydelser, der i øvrigt foreslås omfattet af forordningen.

Lodsvirksomhed er således ikke et sædvanligt, kommercielt foretagende. Der knytter sig væsentlige offentlige interesser til udøvelsen af lodsvirksomhed. Lodsens opgave er således at sikre sejladsikkerheden og miljøet. Derfor er der både i Danmark og i udlandet fastsat regler om obligatorisk anvendelse af lods afhængig af skibets størrelse, lastens indhold og de lokale sejladsforhold.

De nævnte forhold udelukker ikke, at lodsvirksomhed i havnene kan konkurrenceudsættes, som det også allerede er sket i den danske lodslov, men i de videre drøftelser af forordningsforslaget bør der være opmærksomhed om, at lodsvirksomhed bør reguleres, så ikke alene de konkurrencemæssige forhold men også forhold af betydning for at sikre overholdelse af lodslovens regler om lodspligt, herunder forhold af betydning for forsyningsikkerheden, fuldt ud



tilgodeses. DanPilot skal således opfordre til, at der under forhandlingsforløbet omkring forordningen sikres en tæt kontakt mellem Trafikministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet

Side 19/21

omkring de særlige forhold, der gør sig gældende på lodsområdet, ligesom DanPilot gerne indgår i de videre drøftelser om lodsydelsernes regulering i forordningen.

### 2. Forslagets definition af lodsvirksomhed

Forslagets artikel 2, nr. 8 indeholder en definition af ”lodsning”. Definitionen svarer ikke fuldt ud til den tilsvarende definition af lodsning efter lodslovens § 3, nr. 8. DanPilot skal anbefale, at der anvendes ensartede definitioner, og at forordningens definition i lighed med lodslovens lægger sig tæt op af internationale standarder for definition af lodsvirksomhed. Det bemærkes endvidere, at der i den danske oversættelse af begrebet ”pilotage station”, anvendes begrebet ”lodsstation”. Dette skal rettelig være ”lodseri”.

### 3. Forordningen omfatter havnelodsning

Det fremgår af udkastet, at forordningen omfatter lodsvirksomhed, når der er tale om havnelodsninger, hvorimod det, der i den danske lodslov betegnes gennemsejlingslodsninger, ikke omfattes af forslaget.

DanPilot er enig i, at der er væsentlige forskelle mellem de to lodsformsformer, og at der er en række særlige hensyn til gennemsejlingslodsningerne, som indebærer, at forordningens forslag ikke er egnet til at finde anvendelse på gennemsejlingslodsninger. DanPilot finder det således afgørende, at denne sondring holdes for øje i de videre drøftelser af forslaget.

Formålet med også at omfatte havnelodsninger af forslaget er at sikre fri konkurrence på dette område. Den danske lodslov sikrer allerede fri konkurrence på havnelodsninger, alene begrænset af objektive krav til lodsen og lodseriernes kompetencer i form af krav om certifikater til at lodse inden for bestemte geografiske områder. Så vidt ses vil en gennemførelse af forordningen i den udgave, der nu foreligger, derfor ikke have væsentlig betydning for adgangen til markedet for havnelodsninger i Danmark.

### 4. Kompetencefastsættelsen efter forordningen

Efter lodsloven er det Søfartsstyrelsen, der udsteder lodscertifikater og i øvrigt fører tilsyn med området. Forordningen synes at basere sig på, at det fremover vil være den enkelte havn, der skal varetage en række af de opgaver og sikre overholdelse af de rettigheder, der er indeholdt i forordningen. Definitionen i artikel 2, nr. 5 af ”havnens forvaltningsorgan” synes således at basere sig på en lokal forvaltning. Dette er for lodsområdet formentlig ikke hensigtsmæssigt, og definitionen i artikel 2, nr. 5 kan formentlig med fordel udformes, så den overlader det til medlemsstaterne at fastsætte kompetencereglerne. Tilsvarende er det formentlig tilrådeligt, at det nærmere overvejes, om der er behov for at oprette et uafhængigt tilsynsråd, som ved siden af de myndigheder, der i øvrigt



administrerer de erhverv, der omfattes af forordningen, skal påse overholdelse af forordningen. Således synes der på f.eks. lodsområdet at burde foretages en nærmere vurdering af, hvorvidt det er påkrævet og hensigtsmæssigt, hvis der ved siden af den nuværende kompetence- og tilsynsstruktur efter lodsloven også skal overlades kompetence til særlige tilsynsråd.

I forlængelse heraf bemærkes, at forordningsforslaget ikke indeholder nærmere procedureregler for, hvordan f.eks. en lods fra et andet medlemsland opnår certificering i Danmark. Forslaget synes i praksis at gribe ind i, eller skulle spille sammen med Servicedirektivets regler for gensidig anerkendelse og godkendelse af kvalifikationer mv., men der ses ikke fastsat nærmere regler for dette samspil.

##### 5. Behovet for at kunne indgå public service aftaler

Forslaget indeholder regler, der sikrer, at der kan indgås public service aftaler for serviceydelser, som ikke kan drives på rent forretningsmæssigt grundlag. DanPilot skal i den forbindelse særligt fremhæve, at der trods fuld konkurrenceudsættelse af havnelodsninger i Danmark hidtil kun er etableret private lodserier i ganske få havne. Hovedparten af de danske havne betjenes således af DanPilot som efter lodsloven har forsyningspligt i forhold til alle danske havne. Da trafikken i nogle af de danske havne er forholdsvis beskedent, må det forventes, at der på lodsområdet vil blive behov for at indgå public service aftaler om havnelodsnings for et betydeligt antal havne.

Forordningen åbner i artikel 8 mulighed herfor, både sådan, at der indgås public service aftale for den enkelte havn, og så der indgås aftale for alle havnene. Det synes uklart, om forordningen også tillader, at der indgås én samlet public service aftale for en gruppe af havne med en enkelt leverandør.

DanPilot skal hertil bemærke, at der med den nuværende regulering i lodsloven, hvorefter DanPilot har forsyningspligten for alle havne, kan være behov for at tage stilling til, om der skal være adgang til, at der relativt enkelt og hurtigt kan indgås gruppeaftaler for flere havne, med henblik på at sikre effektiv udnyttelse af driftsmateriellet og dermed lavere omkostninger for brugerne.

DanPilot skal desuden bemærke, at det nøje må overvejes, om der er behov for en undtagelse i artikel 9 for lodsreguleringen i Danmark. Som artikel 9 er formuleret, vil det være muligt at lade en statslig enhed – for lodsområdet DanPilot – varetage de havne, hvor der er indgået en public serviceaftale. Det fremgår imidlertid samtidig af artikel 9, stk. 3, at DanPilot i så fald er afskåret fra at yde havnelodsninger på andre havne. Som bestemmelsen er formuleret synes der enten at skulle foretages meget betydelige ændringer i den nuværende forsyningspligt i lodsloven vedrørende havnelodsninger på de havne, hvor der indgås public serviceaftaler eller indgås public service aftaler med DanPilot på alle de havne, som i dag ikke er kommercielt interessante.



## **9. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen finder som udgangspunkt, at intentionerne i Kommissionens forslag om at sikre en åben, gennemsigtig og fair konkurrence på markedsvilkår i havnesektoren kan støttes. Revisionen af den danske havnelov i 2012 havde samme hensigt, og Kommissionens forslag ligger derfor i naturlig forlængelse heraf.

Fordelene for den danske havnesektor kommer derfor mere indirekte til udtryk ved, at den europæiske havnesektor fremover skal efterleve lignende regler, som den danske havnesektor i høj grad allerede driver forretning efter.

Regeringen støtter forordningens hensigt om at skabe bedre betingelser for vækst i havnesektoren, men lægger dog vægt på, at dette ikke medfører nye administrative byrder for erhvervslivet.

Forslaget gælder kun for havne på TEN-T-nettet. Der er således en række danske havne, som ikke vil blive omfattet af reglerne, herunder også efter danske forhold større havne. Det fremgår af forslaget, at medlemslandene kan vælge at udbrede reglerne til at gælde for havne, der ikke er på TEN-T-nettet. Regeringen vil overveje at benytte denne model i Danmark.

Forslaget indeholder krav om en klar identifikation af offentlige midler i havnenes regnskab, hvilket kan give udfordringer for kommunale havne. Den danske havnelov indeholder ikke lignende krav over for de kommunale havne, og da disse havne sjældent har en økonomi, som er adskilt fra den kommunale forvaltning. Derfor kan forslaget om økonomisk gennemsigtighed og adskillelse af kommunale havnes og kommunens økonomi betyde en øget administrativ byrde for disse havne. Regeringen vurderer dog, at problemet vil være relativt begrænset i Danmark.

Forslaget indeholder desuden bestemmelser om nedsættelse af et rådgivende havnebrugerudvalg, som havnene og leverandører af havnetjenester årligt skal konsultere i forbindelse med fastsættelse af gebyrer og afgifter, ligesom havnen regelmæssigt skal konsultere andre interessenter på havneområdet. Regeringen finder, at der kan være klare fordele ved nedsættelse af lokale havnebrugerudvalg, men at det skal være op til medlemsstaterne selv at beslutte, hvordan inddragelse af brugere og interessenter bedst sikres.

## **10. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Regeringen har endnu ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere være forelagt for Folketingets Europaudvalg.