

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2017/352

af 15. februar 2017

**om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er behov for fuld integration af havne i sammenhængende transport- og logistikkæder for at bidrage til vækst og en mere effektiv udnyttelse og funktion af det transeuropæiske transportnet og det indre marked. Dette forudsætter moderne havnetjenester, som bidrager til den effektive udnyttelse af havne og et gunstigt klima for investeringer i udvikling af havne i overensstemmelse med nuværende og fremtidige transport- og logistikkrav.
- (2) Havne bidrager til de europæiske industriers langsigtede konkurrenceevne på verdensmarkederne og skaber samtidig værditilvækst og beskæftigelse i alle Unionens kystområder. For at tackle de udfordringer, som søtransportsektoren står over for, og for at forbedre transport- og logistikkæders effektivitet og bæredygtighed er det vigtigt, at de foranstaltninger vedrørende administrativ forenkling, der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 23. maj 2013 »Havnene som vækstmotor«, gennemføres parallelt med denne forordning.
- (3) I sin meddelelse af 3. oktober 2012 med titlen »Akten for det indre marked II — Sammen om fornyet vækst« gjorde Kommissionen opmærksom på, at søtransportens tiltrækningskraft er afhængig af havnetjenesters disponibilitet, effektivitet og pålidelighed, og at der er et behov for at tage forskellige spørgsmål op, f.eks. om gennemsigtigheden i den offentlige finansiering og havneafgifter samt bestræbelser på forenkling af havneadministrationen og om gennemgang af begrænsninger for levering af tjenesteydelser i havne.

<sup>(1)</sup> EUT C 327 af 12.11.2013, s. 111.

<sup>(2)</sup> EUT C 114 af 15.4.2014, s. 57.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 14.12.2016 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 23.1.2017.

- (4) Lettere adgang til tjenesteydelser i havne og indførelse af finansiel gennemsigtighed og autonomi for søhavne vil forbedre kvaliteten og effektiviteten af de tjenesteydelser, der leveres til havnebrugerne, medvirke til at skabe et mere gunstigt klima for investeringer i havne, hvorved bidrages til at nedbringe omkostningerne for transportbrugere og til at fremme nærskibsfart og en bedre integration af søtransport med jernbane-, indre vandvejs- og vejtransport.
- (5) Forenklingen af toldprocedurerne kan give betydelige økonomiske fordele for søhavne med hensyn til konkurrenceevnen. Med henblik på at fremme fair konkurrence og reducere toldformaliteterne er det vigtigt, at de kompetente myndigheder i medlemsstaterne anlægger en passende og effektiv risikobaseret tilgang. I denne forbindelse er det nødvendigt, at Kommissionen overvejer behovet for passende foranstaltninger til at reducere meldeformaliteterne i søhavne og til at tackle unfair konkurrence.
- (6) Opstilling af klare rammer med gennemsigtige, retfærdige og ikkediskriminerende bestemmelser vedrørende finansieringen af havneinfrastruktur og havnetjenester, havneinfrastrukturafgifter og havnetjenestegebyrer spiller en afgørende rolle for at sikre, at havnenes egen forretningsstrategi og investeringsplaner samt, hvor det er relevant, den overordnede ramme for national havnepolitik fuldt ud overholder konkurrencereglerne. Navnlig vil gennemsigtige finansielle forbindelser give mulighed for en retfærdig og effektiv kontrol af statsstøtte og derved forebygge markedsforvridninger. Med henblik herpå opfordrede Rådet i sine konklusioner af 5. juni 2014 Kommissionen til at undersøge retningslinjer for statsstøtte til søhavne for at sikre fair konkurrence og stabile retlige rammer for investeringer i havne.
- (7) Langt størstedelen af Unionens skibstrafik passerer gennem det transeuropæiske transportnets søhavne, som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013<sup>(1)</sup>. For at nå målet med nærværende forordning på en forholdsmæssig måde uden at pålægge andre havne unødvendige byrder bør nærværende forordning gælde for søhavnene i det transeuropæiske transportnet, som hver især spiller en vigtig rolle for det europæiske transportsystem, enten fordi den pågældende havn håndterer mere end 0,1 % af Unionens samlede gods- eller passagertransport, eller fordi havnen forbedrer den regionale adgang til områder og fjerntliggende områder. Nærværende forordning bør dog give medlemsstaterne mulighed for at beslutte, om nærværende forordning skal anvendes på søhavne i det samlede net i regionerne i den yderste periferi. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at indføre undtagelser for at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder for de søhavne i det samlede net, hvis årlige godstrafik ikke berettiger fuld anvendelse af nærværende forordning.
- (8) Lodstjenester i rum sø har ikke nogen direkte indflydelse på effektiviteten af havne, da de ikke anvendes ved direkte ind- og udsejling fra havne, og de behøver derfor ikke at være omfattet af denne forordning.
- (9) Denne forordning bør på ingen måde berøre reglerne i medlemsstaterne om den ejendomsretlige ordning, der gælder for søhavne, og bør give mulighed for forskellige havnestrukturer i medlemsstaterne.
- (10) Denne forordning indfører ikke en bestemt model for forvaltning af søhavne og berører på ingen måde medlemsstaternes kompetence til i overensstemmelse med EU-retten at levere ikkeøkonomiske tjenesteydelser af almen interesse. Der er mulighed for forskellige havneforvaltningsmodeller, forudsat at rammerne for levering af havnetjenester og de fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed, der er fastsat i denne forordning, overholdes.
- (11) I overensstemmelse med de generelle principper i traktaterne bør leverandører af havnetjenester frit kunne levere deres tjenester i søhavne, der er omfattet af denne forordning. Det bør imidlertid være muligt at underlægge udøvelsen af denne frihed visse betingelser.
- (12) Denne forordning bør ikke begrænse havnemyndighedens eller den kompetente myndigheds muligheder for at indføre et afgiftssystem, så længe de havneinfrastrukturafgifter, der betales af operatører af søfartøjer eller ladningsejere, er gennemsigtige, navnlig let identificerbare og ikkediskriminerende, og bidrager til vedligeholdelse og udvikling af infrastruktur og tjenesteydelsesfaciliteter og til levering af tjenesteydelser, som det er nødvendigt for at udføre, eller til at lette transportoperationer i havneområdet og på de vandveje, der fører til havnen og hører under havnemyndighedens kompetence.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (13) Af hensyn til en effektiv, sikker og miljøvenlig havneforvaltning bør havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kunne kræve, at leverandører af havnetjenester er i stand til at påvise, at de på passende vis opfylder visse mindstekrav i forbindelse med levering af den pågældende tjeneste. Disse mindstekrav bør begrænses til et klart defineret sæt af betingelser, for så vidt som disse krav er gennemsigtige, objektive, ikkediskriminerende, forholdsmæssige og relevante for levering af den pågældende havnetjeneste. I overensstemmelse med de generelle målsætninger for denne forordning bør mindstekravene bidrage til en høj kvalitet af havnetjenester og bør ikke indføre hindringer på markedet.
- (14) Det er vigtigt, at alle leverandører af havnetjenester efter anmodning fra en havnemyndighed er i stand til at påvise, at de formår at betjene et minimumsantal fartøjer og stille det nødvendige personale og udstyr til rådighed. De bør anvende de relevante bestemmelser og regler, herunder gældende arbejdsret og relevante kollektive overenskomster samt kvalitetskravene i den pågældende havn.
- (15) Den kompetente myndighed eller havnemyndigheden bør ved afgørelsen af, om en leverandør af havnetjenester opfylder kravene til et godt omdømme, overveje, om der er tungtvejende grunde til at betvivle leverandøren af havnetjenesters pålidelighed, såsom domme eller sanktioner for alvorlige strafbare handlinger eller alvorlige overtrædelser af gældende EU-lovgivning og national lovgivning.
- (16) Medlemsstaterne bør kunne kræve, at social- og arbejdsretlige forpligtelser overholdes i forbindelse med levering af havnetjenester i den pågældende havn.
- (17) Medlemsstaterne bør underrette Kommissionen forud for en eventuel beslutning om at pålægge et flagkrav for fartøjer, som hovedsagelig anvendes til bugserings- og fortøjningsoperationer. En sådan beslutning bør være ikkediskriminerende og bygge på gennemsigtige og objektive grunde og bør ikke indføre uforholdsmæssige hindringer på markedet.
- (18) Når der kræves overholdelse af mindstekrav, bør proceduren for tildeling af ret til at levere havnetjenester være gennemsigtig, objektiv, ikkediskriminerende og forholdsmæssig og bør give mulighed for, at leverandører af havnetjenester rettidigt kan påbegynde levering af deres havnetjenester.
- (19) Da en havn dækker et afgrænset geografisk område, kan antallet af leverandører af havnetjenester i visse tilfælde være underlagt begrænsninger på grund af mangel på landareal eller plads ved vandsiden, havneinfrastrukturens karakter eller havnetrafikkens beskaffenhed eller behovet for at sørge for havneoperationers sikkerhed, sikring eller miljømæssige bæredygtighed.
- (20) En eventuel begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester bør være klart og objektivt begrundet og bør ikke indføre uforholdsmæssige hindringer på markedet.
- (21) Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed bør offentliggøre sin hensigt om at gennemføre en udvælgelsesprocedure for levering af en havnetjeneste, herunder på internettet og i givet fald i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne offentliggørelse bør indeholde oplysninger om udvælgelsesproceduren, fristen for indgivelse af tilbud, de relevante tildelingskriterier og oplysninger om, hvordan der kan opnås adgang til de relevante dokumenter, der er nødvendige for at kunne udarbejde en ansøgning.
- (22) For at sikre gennemsigtighed og ligebehandling bør ændringer af bestemmelserne i en kontrakt i dens gyldighedsperiode betragtes som en ny tildeling af en kontrakt, når de bevirker, at kontraktens karakter bliver væsentligt forskellig fra den oprindelige kontrakt, og derfor viser, at det var parternes vilje at genforhandle kontraktens grundlæggende vilkår.
- (23) Denne forordning bør ikke berøre medlemsstaternes ret til at pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende havnetjenester.
- (24) Unionen har en bred vifte af søhavne med forskellige modeller for tilrettelæggelse af havnetjenester. Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at indføre en fælles model. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed bør have mulighed for at begrænse antallet af leverandører af en given havnetjeneste, hvis det er berettiget af en eller flere grunde.

- (25) Artikel 34 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU <sup>(1)</sup> fastsætter, at kontrakter, der indgås med henblik på at muliggøre udførelse af visse aktiviteter, ikke er underlagt nævnte direktiv, hvis medlemsstaten eller de ordregivende enheder kan påvise, at den pågældende aktivitet i den medlemsstat, hvor aktiviteten udøves, er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår på markeder, hvortil adgangen er fri. Proceduren for fastlæggelse af, om dette er tilfældet, bør være den, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2014/25/EU. Hvis det ved hjælp af denne procedure fastlægges, at en havnesektor eller delsektor sammen med sine havnetjenester er direkte undergivet sådanne konkurrencevilkår, er det derfor hensigtsmæssigt, at den ikke er underlagt reglerne om begrænsninger i markedsadgangen i henhold til denne forordning.
- (26) Medmindre der gælder en undtagelse vedrørende konkurrencevilkår, bør enhver hensigt om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester offentliggøres på forhånd af havnemyndigheden eller den kompetente myndighed, og den bør være fuldt begrundet, så interesserede parter har mulighed for at fremsætte bemærkninger.
- (27) Hvis havnemyndigheden eller den kompetente myndighed leverer havnetjenester selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som myndigheden direkte eller indirekte udøver kontrollen med, bør der træffes foranstaltninger for at undgå interessekonflikter og sikre retfærdig og gennemsigtig markedsadgang til havnetjenester, når antallet af leverandører af havnetjenester er begrænset. Sådanne foranstaltninger kan bl.a. bestå i at overdrage vedtagelsen af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester til en relevant national myndighed, som er uafhængig af havnemyndigheden eller af den kompetente myndighed.
- (28) Den mulighed for at fastsætte mindstekrav og begrænse antallet af leverandører af havnetjenester, som medlemsstaterne fortsat har, bør ikke forhindre dem i at sikre ubegrænset frihed til at levere tjenester i deres havne.
- (29) Proceduren for udvælgelse af leverandører af havnetjenester og resultatet heraf bør offentliggøres og være ikke-diskriminerende, gennemsigtig og åben for alle interesserede parter.
- (30) Den eneste retfærdiggørelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, som fører til en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, bør være hensynet til offentlighedens interesse for at sikre adgang til havnetjenesten for alle brugere, disponibiliteten af havnetjenester året rundt, overkommelige priser for havnetjenesten for en bestemt kategori af brugere, havneoperationers sikkerhed, sikring eller miljømæssige bæredygtighed og territorial samhørighed.
- (31) Selv om forpligtelser til offentlig tjeneste defineres og pålægges af nationale myndigheder, bør en generel forpligtelse i EU- eller national ret til, at en havn uden forskelsbehandling eller hindringer accepterer ethvert fartøj, som fysisk er i stand til at sejle ind og fortojes, ikke anses for en forpligtelse til offentlig tjeneste med henblik på denne forordning.
- (32) Denne forordning bør ikke udelukke, at den kompetente myndighed giver kompensation for foranstaltninger truffet til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, forudsat at en sådan kompensation er i overensstemmelse med de relevante statsstøtteregler. Hvis forpligtelsen til offentlig tjeneste er en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse, er det nødvendigt at sikre overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/21/EU <sup>(2)</sup> og Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 <sup>(3)</sup> samt overholdelse af Kommissionens meddelelse af 11. januar 2012 med titlen »Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste«.
- (33) Hvis der er flere leverandører af havnetjenester, bør havnemyndigheden eller den kompetente myndighed ikke diskriminere mellem leverandører af havnetjenester, og navnlig ikke til fordel for en virksomhed eller et organ, hvori den selv har interesser.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

<sup>(2)</sup> Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

<sup>(3)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 af 25. april 2012 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 114 af 26.4.2012, s. 8).

- (34) Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed bør have mulighed for at beslutte, om den selv vil levere havnetjenester eller overlade leveringen af sådanne tjenester direkte til en intern operatør. Når der er en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, bør de interne operatørers levering af havnetjenester være begrænset til udelukkende den eller de havne, som de pågældende interne operatører er udpeget til, medmindre der gælder en undtagelse vedrørende konkurrencevilkår.
- (35) Medlemsstaterne bør fortsat have beføjelse til at sikre et passende socialt beskyttelsesniveau for de ansatte i virksomheder, der leverer havnetjenester. Denne forordning bør ikke berøre anvendelsen af medlemsstaternes sociale og arbejdsretlige regler. Det bør præciseres, at i tilfælde, hvor Rådets direktiv 2001/23/EF <sup>(1)</sup> ikke finder anvendelse, og indgåelse af en kontrakt om havnetjenester indebærer ændring af leverandør af havnetjenester, bør havnemyndigheden eller den kompetente myndighed alligevel kunne kræve, at den hidtidige leverandør af havnetjenesters rettigheder og forpligtelser, som følger af en ansættelseskontrakt eller et ansættelsesforhold, som bestod på datoen for denne ændring, overføres til den nyudpegede leverandør af havnetjenester.
- (36) Når foranstaltninger fastsat i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør sådan behandling ske i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning og navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 <sup>(2)</sup>.
- (37) I en kompleks og konkurrencepræget sektor som havnetjenester er grund- og efteruddannelse af personale af afgørende betydning for at sikre kvaliteten af tjenesterne og havnearbejdernes sundhed og sikkerhed. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at leverandører af havnetjenester sørger for passende uddannelse af deres ansatte.
- (38) I mange havne anvendes offentlige kontrakter til at give leverandører af godshåndterings- og passagertjenester adgang til markedet. Den Europæiske Unions Domstol har bekræftet, at de kompetente myndigheder skal overholde principperne om gennemsigtighed og ikkediskrimination ved indgåelse af sådanne kontrakter. Derfor bør medlemsstaterne, selv om kapitel II i denne forordning ikke bør finde anvendelse på levering af godshåndterings- og passagertjenester, fortsat frit kunne beslutte at anvende reglerne i kapitel II på disse to slags tjenester eller at beholde deres eksisterende nationale regler om markedsadgang i forbindelse med godshåndterings- og passagertjenester, samtidig med at de overholder de hovedprincipper, der er fastslået i Domstolens retspraksis.
- (39) I henhold til resolution A.960 vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation er det for hvert lodsningsområde nødvendigt, at lodsner har meget specialiseret erfaring og lokalkendskab. Desuden er lodsning generelt obligatorisk og organiseres eller leveres ofte af medlemsstaterne selv. Endvidere tillægger Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF <sup>(3)</sup> lodsner en rolle med at indberette åbenbare uregelmæssigheder, som kan være til fare for sikkerheden under et søfartøjs sejlads, eller som kan indebære risiko for eller forårsage skade på havmiljøet, til de kompetente myndigheder. Hvor sikkerhedsforholdene tillader det, er det herudover vigtigt, at alle medlemsstaterne tilskynder til anvendelse af lodsfrigtagelsescertifikater eller tilsvarende mekanismer for at forbedre effektiviteten i havne, navnlig for at stimulere nærskibstrafikken. For at undgå potentielle interessekonflikter mellem sådanne opgaver i offentlighedens interesse og kommercielle hensyn bør kapitel II i denne forordning ikke finde anvendelse på lodsning. Medlemsstaterne bør dog fortsat frit kunne beslutte at anvende kapitel II på lodsning. Hvis de træffer en sådan beslutning, bør Kommissionen underrettes herom for at sikre formidling af relevante oplysninger.
- (40) Uden at det berører Unionens konkurrenceregler, bør denne forordning ikke indvirke på medlemsstaternes ret til, hvis det er relevant, at regulere gebyrer for at undgå, at der opkræves for høje gebyrer for havnetjenester, hvis situationen på havnetjenestemarkedet er sådan, at der ikke kan opnås effektiv konkurrence.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter (EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (41) Finansielle forbindelser mellem søhavne, som modtager offentlige midler, og leverandører af havnetjenester på den ene side og offentlige myndigheder på den anden side bør være gennemsigtige for at sikre lige konkurrencevilkår og for at undgå markedsforvriddninger. I denne forbindelse bør denne forordning udvide de principper om gennemskuelighed i de økonomiske forbindelser, der er fastlagt i Kommissionens direktiv 2006/111/EF <sup>(1)</sup>, til andre kategorier, uden at dette berører direktivets anvendelsesområde.
- (42) Det er nødvendigt at indføre regler om gennemsigtige finansielle forbindelser i denne forordning for at undgå illoyal konkurrence mellem havne i Unionen, navnlig fordi havnene i det transeuropæiske transportnet har mulighed for at ansøge om EU-finansiering gennem Connecting Europe-faciliteten oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 <sup>(2)</sup>.
- (43) For at sikre lige vilkår og gennemsigtighed i allokeringen og brugen af offentlige midler og for at undgå markedsforvriddninger er det nødvendigt, at en havnemyndighed, når den modtager offentlige midler og samtidig fungerer som en leverandør af tjenester, pålægges en forpligtelse til at holde regnskaber for offentligt finansierede aktiviteter, der udføres i dens egenskab af havnemyndighed, adskilt fra regnskaber for aktiviteter på konkurrencemæssige betingelser. Under alle omstændigheder bør det sikres, at reglerne om statsstøtte er overholdt.
- (44) Når en havn eller en anden enhed udfører oprensning inden for et havneområde, bør regnskaberne for oprensning holdes adskilt fra regnskaberne for øvrige aktiviteter med henblik på at sikre gennemsigtighed.
- (45) Med forbehold af EU-retten og Kommissionens beføjelser er det vigtigt, at Kommissionen i god tid og i samråd med alle interesserede parter fastsætter, hvilke offentlige investeringer i havneinfrastruktur der falder ind under Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 <sup>(3)</sup> (den generelle gruppefritagelsesforordning), og hvilken infrastruktur der ikke falder ind under statsstøtte, under hensyntagen til den ikkeøkonomiske karakter af visse typer infrastruktur, herunder adgangs- og forsvarsinfrastruktur, forudsat at alle potentielle brugere har adgang til dem på lige og ikkediskriminerende vilkår.
- (46) Havnetjenestegebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester med forpligtelser til offentlig tjeneste, og gebyrer for lodstjenester, der ikke er udsat for reel konkurrence, kan indebære en større risiko for prismisbrug i de tilfælde, hvor der eksisterer et monopol. For sådanne tjenester bør der være ordninger, som sikrer, at gebyrerne fastsættes på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde og står i et rimeligt forhold til omkostningerne ved den leverede tjeneste.
- (47) For at havneinfrastrukturafgifter skal være effektive, bør de for hver enkelt havn fastlægges på en gennemsigtig måde i overensstemmelse med den pågældende havns egen forretningsstrategi og investeringsplaner, og, hvor det er relevant, med de generelle krav fastsat inden for rammerne af den pågældende medlemsstats generelle havnepolitik.
- (48) Denne forordning bør ikke påvirke havnenes og deres kunders ret til eventuelt at aftale kommercielt fortrolige rabatter. Sigtet med denne forordning er ikke at kræve, at offentligheden eller tredjeparter oplyses om sådanne rabatter. Dog bør havnemyndigheden eller den kompetente myndighed mindst offentliggøre standardgebyrer, før der foretages en prisdifferentiering.
- (49) Det bør være tilladt at differentiere havneinfrastrukturafgifter for at fremme nærskibsfarten og tiltrække søfartøjer, hvis miljøpræstationer, energieffektivitet eller kulstofeffektivitet i transportoperationer, herunder navnlig maritime transportoperationer på havet og land, er bedre end gennemsnittet. Dette burde bidrage til at nå målene i miljø- og klimapolitikken og bæredygtig udvikling af havnen og dens omgivelser, navnlig ved at bidrage til at mindske miljøfodaftrykket for de søfartøjer, der anløber og opholder sig i havnen.

<sup>(1)</sup> Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

<sup>(3)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

- (50) Afhængigt af havnens økonomiske strategi, havnens fysiske planlægningspolitik eller havnens forretningspraksis og, hvor det er relevant, den pågældende medlemsstats generelle havnepolitik kan differentieringen af havneinfrastrukturafgifter bevirke, at satsen fastsættes til nul for visse kategorier af brugere. Sådanne kategorier af brugere kan omfatte bl.a. hospitalsskibe, fartøjer på videnskabelige, kulturelle eller humanitære missioner, bugserbåde og havnens flydende materieltjenester.
- (51) Kommissionen bør i samarbejde med medlemsstaterne udarbejde retningslinjer for fælles klassificeringskriterier for fartøjer med henblik på frivillige miljøafgifter under hensyntagen til internationalt vedtagne standarder.
- (52) Det er nødvendigt at sikre, at havnebrugere og andre interessenter høres om centrale spørgsmål vedrørende en forsvarlig udvikling af havnen, dens afgiftspolitik, dens resultater og dens evne til at tiltrække og generere økonomiske aktiviteter. Sådanne centrale spørgsmål omfatter koordineringen af havnetjenester på havneområdet, effektive forbindelser til baglandet og effektiviteten af de administrative procedurer i havne samt miljøspørgsmål. Sådanne høringer bør ikke berøre eventuelle andre specifikke kompetencer med forbindelse til disse spørgsmål samt medlemsstaternes mulighed for at afholde sådanne høringer på nationalt niveau. Havnemyndigheden bør navnlig høre havnebrugere og andre relevante interessenter om planer vedrørende havneudvikling.
- (53) For at sikre en korrekt og effektiv anvendelse af denne forordning, bør medlemsstaterne sikre, at der findes en effektiv procedure til at behandle klager.
- (54) Medlemsstaternes myndigheder bør samarbejde i forbindelse med behandling af klager i tvister, der omfatter parter, som er etableret i forskellige medlemsstater, og bør udveksle generelle oplysninger om behandling af klager for at lette en ensartet anvendelse af denne forordning.
- (55) Målene for denne forordning, nemlig at sikre rammer for levering af havnetjenester samt passende rammer til at tiltrække de nødvendige investeringer i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af havnenes europæiske dimension eller deres internationale og grænseoverskridende karakter samt de tilknyttede maritime erhverv, men kan på grund af behovet for lige vilkår for alle i EU bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (56) EU's sektordialogudvalg for havne udgør en ramme for arbejdsmarkedets parter til at udvikle en fælles tilgang til sociale udfordringer vedrørende havnearbejdsmarkedsrelationer, herunder arbejdsvilkår, sundheds- og sikkerheds-spørgsmål, uddannelseskrav og faglige kvalifikationer. Denne ramme bør udvikles, navnlig i lyset af den markedsbaserede og teknologiske udvikling, og bør øge sektorens tiltrækningskraft på unge arbejdstagere og kvindelige arbejdstagere, idet der tages hensyn til vigtigheden af at sikre europæiske søhavnes konkurrenceevne og fremme gode arbejdsvilkår. Med fuld respekt for arbejdsmarkedsparternes uafhængighed opfordres EU's sektordialogudvalg for havne til at udarbejde retningslinjer for udvikling af uddannelseskrav for at forebygge ulykker på arbejdspladsen og for at sikre det højeste niveau af sundhed og sikkerhed for havnearbejdere. Arbejdsmarkedets parter bør også undersøge forskellige modeller for organisation af arbejdskraft i søhavne, der sikrer kvalitetsjob og sikre arbejdsvilkår, og som tager hensyn til udsvingene i efterspørgslen efter havnearbejde. Det er vigtigt, at Kommissionen støtter og letter arbejdet for EU's sektordialogudvalg for havne.
- (57) Denne forordning overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, der er anerkendt i bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## KAPITEL I

### GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

#### Artikel 1

#### Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes:
  - a) rammer for levering af havnetjenester
  - b) fælles bestemmelser om finansiel gennemsigtighed og om havnetjenestegebyrer og havneinfrastrukturafgifter.
2. Denne forordning finder anvendelse på levering af følgende kategorier af havnetjenester (»havnetjenester«), enten på en havns område eller på vandvejen til havnen:
  - a) bunkring
  - b) godshåndtering
  - c) fortøjning
  - d) passagertjenester
  - e) indsamling af driftsaffald og lastrester fra skibe
  - f) lodsning og
  - g) bugsering.
3. Artikel 11, stk. 2, finder ligeledes anvendelse på oprensning.
4. Denne forordning finder anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013.
5. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende nærværende forordning på søhavne i det samlede transportnet i regionerne i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Hvis medlemsstaterne beslutter ikke at anvende nærværende forordning på sådanne søhavne, underretter de Kommissionen om denne beslutning.
6. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende denne forordning på andre søhavne. Hvis medlemsstaterne beslutter at anvende denne forordning på andre søhavne, underretter de Kommissionen om deres beslutning.
7. Denne forordning berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU<sup>(1)</sup>, 2014/24/EU<sup>(2)</sup> og 2014/25/EU.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »bunkring«: levering af fast, flydende eller gasformigt brændstof eller af enhver anden energikilde, der anvendes til fremdrift af søfartøjer eller til generel og specifik energiforsyning om bord på et søgående fartøj, mens det ligger i havn
- 2) »godshåndtering«: organisation og håndtering af gods mellem det transporterende søfartøj og landjorden, det være sig til indførsel, udførsel eller forsendelse af godset, herunder ekspedering, surring, afsurring, stuvning, transport og midlertidig opbevaring af godset i de relevante godshåndteringsterminaler og direkte relateret til transporten af godset, men ikke, medmindre den pågældende medlemsstat beslutter andet, oplagring, tømning (stripping), ompakning eller andre værdiforøgende tjenester i forbindelse med godset

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).



- 3) »kompetent myndighed«: ethvert offentligt eller privat organ, som på vegne af et lokalt, regionalt eller nationalt niveau har beføjelse til i henhold til nationale love eller instrumenter at udføre aktiviteter i forbindelse med organisation og administration af havneaktiviteter sammen med eller i stedet for havnemyndigheden
- 4) »oprensning«: fjernelse af sand, sediment eller andre stoffer fra bunden af den vandvej, som fører til en havn, eller inden for det havneområde, som hører under havnemyndighedens kompetence, herunder bortskaffelse af de fjernede materialer, for at søfartøjer kan få adgang til havnen; dette omfatter både den oprindelige materialejernelse (uddybning) og oprensning, der udføres for at holde vandvejen tilgængelig, uden at det dog er en havnetjeneste, der tilbydes brugerne
- 5) »havnemyndigheden«: ethvert offentligt eller privat organ, som i henhold til national ret eller nationale instrumenter har til opgave eller har beføjelse til på lokalt plan at administrere og forvalte havneinfrastruktur og en eller flere af følgende opgaver i den pågældende havn, hvad enten det sker i sammenhæng med andre aktiviteter eller ej: koordination af havnetrafik, forvaltning af havnetrafik, koordination af de forskellige operatørers aktiviteter i den pågældende havn og kontrol af de forskellige operatørers aktiviteter i den pågældende havn
- 6) »fortøjning«: sådanne tjenester i forbindelse med læggen til og fra kaj, herunder forhaling langs kajen, som kræves for sikker drift af et søfartøj i havn eller ad den vandvej, som fører til en havn
- 7) »passagertjenester«: organisation og håndtering af passagerer, deres bagage og deres køretøjer mellem det transporterende søfartøj og landjorden; dette omfatter også behandling af personoplysninger og transport af passagerer til den relevante passagerterminal
- 8) »lodsning«: sejlvejledningstjeneste til søfartøjer udført af en lods eller en lodsstation for at muliggøre et søfartøjs sikre ind- og udsejling ad den vandvej, som fører til en havn, eller sikker navigation i havnen
- 9) »havneinfrastrukturafgift«: en afgift, der opkræves til direkte eller indirekte fordel for havnemyndigheden eller den kompetente myndighed for brug af infrastruktur, faciliteter og tjenesteydelser, herunder vandvejen til den pågældende havn, samt adgang til ekspedition af passagerer og gods, men med undtagelse af afgifter for forpagtet jord og afgifter med tilsvarende virkning
- 10) »indsamling af driftsaffald og lastrester fra skibe«: modtagelse af driftsaffald og lastrester i enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan modtage sådant affald eller sådanne rester fra skibe som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF <sup>(1)</sup>
- 11) »havnetjenestegebyr«: et gebyr, der opkræves til fordel for en leverandør af havnetjenester og betales af brugerne af den pågældende tjeneste
- 12) »havnetjenestekontrakt«: en formel og juridisk bindende aftale eller et dokument med tilsvarende retlig virkning mellem en leverandør af havnetjenester og en havnemyndighed eller en kompetent myndighed, der vedrører levering af en eller flere havnetjenester, uden at dette berører den måde, hvorpå leverandører af havnetjenester udpeges
- 13) »leverandør af havnetjenester«: enhver fysisk eller juridisk person, som mod betaling leverer eller ønsker at levere en eller flere kategorier af havnetjenester
- 14) »forpligtelse til offentlig tjeneste«: et krav, som er defineret eller fastsat for at sikre levering af de havnetjenester eller -aktiviteter af almen interesse, som en operatør på et rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår
- 15) »nærskibstrafik«: transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikkeeuropæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

- 16) »søhavn«: et land- og vandområde, der består af sådan infrastruktur og sådant udstyr, at det først og fremmest tillader modtagelse af søfartøjer, lastning og losning heraf, oplagring af gods, modtagelse og levering af dette gods samt ind- og udskibning af passagerer, besætning og andre personer og enhver anden infrastruktur, der er nødvendig for transportvirksomheder inden for havneområdet
- 17) »bugsering«: en bistand, som en bugserbåd yder til et søfartøj for at muliggøre sikker ind- eller udsejling til og fra en havn eller sikker navigation i havnen ved at hjælpe søfartøjet med at manøvrere
- 18) »vandvej«: adgang til en havn fra det åbne hav, såsom havneindsejlinger, sejlrender, floder, havkanaler og fjorde, forudsat at en sådan vandvej hører under havnemyndighedens kompetence.

## KAPITEL II

### LEVERING AF HAVNETJENESTER

#### Artikel 3

#### Organisation af havnetjenester

1. Adgang til markedet for levering af havnetjenester i søhavne kan i overensstemmelse med denne forordning underlægges:
  - a) mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester
  - b) begrænsning af antallet af leverandører
  - c) forpligtelser til offentlig tjeneste
  - d) restriktioner vedrørende interne operatører.
2. Medlemsstaterne kan i national ret beslutte ikke at pålægge en eller flere kategorier af havnetjenester nogen af betingelserne i stk. 1.
3. Vilkårene for adgang til en havns faciliteter, installationer og udstyr skal være fair, rimelige og ikkediskriminerende.

#### Artikel 4

#### Mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester

1. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kan kræve, at leverandører af havnetjenester, herunder underleverandører, opfylder mindstekrav for at udføre de pågældende havnetjenester.
2. De mindstekrav, der er omhandlet i stk. 1, må kun vedrøre:
  - a) de faglige kvalifikationer hos leverandøren af havnetjenester, dennes personale eller de fysiske personer, som reelt og løbende forvalter aktiviteter for leverandøren af havnetjenester
  - b) leverandøren af havnetjenesternes finansielle formåen
  - c) det udstyr, der er nødvendigt for at kunne levere den relevante havnetjeneste under normale og sikre forhold, og hvorvidt udstyret kan vedligeholdes på det fornødne niveau
  - d) tilgængelighed af den pågældende havnetjeneste ved alle kajpladser uden afbrydelser døgnet rundt hele året for alle brugere
  - e) opfyldelse af krav til søfartssikkerhed eller til sikkerhed og sikring i forbindelse med havnen eller adgang til den, dens installationer, udstyr og arbejdere og andre personer
  - f) opfyldelse af lokale, nationale og internationale miljøkrav og Unionens miljøkrav

- g) opfyldelse af de social- og arbejdsretlige forpligtelser, der gælder i den pågældende havns medlemsstat, herunder bestemmelserne i gældende kollektive overenskomster, bemandingskrav og krav vedrørende søfarendes arbejds- og hviletider og af gældende regler om arbejdstilsyn
- h) leverandøren af havnetjenesters gode omdømme som fastlagt i overensstemmelse med eventuel gældende national lovgivning om godt omdømme under hensyntagen til eventuelle tungtvejende grunde til at betvivle leverandøren af havnetjenesters pålidelighed.
3. Hvis en medlemsstat finder, at det er nødvendigt at pålægge et flagkrav for at sikre fuld overholdelse af stk. 2, litra g), for søfartøjer, som hovedsagelig anvendes til bugserings- eller fortøjningsoperationer i havne, der er beliggende på dens område, underretter den Kommissionen om sin beslutning forud for offentliggørelse af en udbudsbekendtgørelse eller, i mangel af en udbudsbekendtgørelse, forud for pålæggelse af et flagkrav, jf. dog stk. 4.
4. Mindstekravene skal:
- a) være gennemsigtige, objektive, ikkediskriminerende, forholdsmæssige og relevante for kategorien og arten af den pågældende havnetjeneste
- b) overholdes, indtil retten til at levere en havnetjeneste ophører.
5. Hvor mindstekravene omfatter specifikt kendskab til lokale forhold, sikrer havnemyndigheden eller den kompetente myndighed, at der er passende adgang til oplysninger på gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår.
6. I de i stk. 1 omhandlede tilfælde skal havnemyndigheden eller den kompetente myndighed offentliggøre de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, og proceduren for tildeling af ret til at levere havnetjenester i henhold til disse krav senest den 24. marts 2019 eller i tilfælde af mindstekrav, der skal finde anvendelse efter denne dato, mindst tre måneder før den dato, fra hvilken disse krav skal anvendes. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed underretter leverandørerne af havnetjenester inden eventuelle ændringer af kriterierne eller proceduren.
7. Denne artikel berører ikke artikel 7.

#### Artikel 5

##### **Procedure til sikring af overholdelse af mindstekravene**

1. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed skal behandle leverandører af havnetjenester på en gennemsigtig, objektiv, ikkediskriminerende og forholdsmæssigt afpasset måde.
2. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed skal tildele eller nægte ret til at levere havnetjenester på grundlag af de mindstekrav, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 4, inden for rimelig tid, hvilket under alle omstændigheder ikke må overstige fire måneder efter modtagelsen af en anmodning om tildeling af en sådan ret og de nødvendige dokumenter.
3. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed skal behørigt begrunde enhver sådan eventuel nægtelse af ret til at levere havnetjenester på grundlag af mindstekravene i artikel 4, stk. 2.
4. Ethvert tilfælde af havnemyndighedens eller den kompetente myndigheds eventuelle begrænsning eller inddragelse af retten til at levere en havnetjeneste skal begrundes behørigt og være i overensstemmelse med stk. 1.

#### Artikel 6

##### **Begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester**

1. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kan begrænse antallet af leverandører af havnetjenester for en given havnetjeneste af en eller flere af følgende grunde:
- a) mangel på eller forbeholdelse til anden brug af landareal eller plads ved vandsiden, forudsat at begrænsningen er i overensstemmelse med beslutninger eller planer, som er godkendt af havnemyndigheden og i givet fald eventuelle andre offentlige myndigheder i overensstemmelse med national ret

- b) fravær af en sådan begrænsning hindrer opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, jf. artikel 7, herunder når en sådan mangel fører til urimelig høje omkostninger ved opfyldelse af sådanne forpligtelser for havnemyndigheden, den kompetente myndighed eller havnebrugerne
- c) fravær af en sådan begrænsning strider mod behovet for at sikre havneoperationers sikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse eller miljømæssige bæredygtighed
- d) havneinfrastrukturens karakter eller havnetrafikkens beskaffenhed gør, at det ikke er muligt, at flere leverandører af havnetjenester udfører operationer i havnen
- e) hvis det er fastslået i henhold til artikel 35 i direktiv 2014/25/EU, at en havnesektor eller delsektor sammen med sine havnetjenester inden for en medlemsstat udfører en aktivitet, der er direkte undergivet konkurrencevilkår i henhold til artikel 34 i nævnte direktiv. I sådanne tilfælde finder stk. 2 og 3 i nærværende artikel ikke anvendelse.

2. Med henblik på at give interesserede parter mulighed for at fremsætte bemærkninger inden for en rimelig frist offentliggør havnemyndigheden eller den kompetente myndighed alle forslag om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester i overensstemmelse med stk. 1 samt begrundelsen herfor mindst tre måneder inden vedtagelse af beslutningen om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester.

3. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed offentliggør den vedtagne beslutning om at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester.

4. Hvis havnemyndigheden eller den kompetente myndighed beslutter at begrænse antallet af leverandører af en havnetjeneste, skal myndigheden følge en udvælgelsesprocedure, som er åben for alle interesserede parter, ikkediskriminerende og gennemsigtig. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed offentliggør oplysninger om den havnetjeneste, der skal leveres, og om udvælgelsesproceduren og sikrer, at alle væsentlige oplysninger, der er nødvendige for, at de interesserede parter kan udarbejde deres ansøgninger, reelt er tilgængelige for dem alle. Interesserede parter skal gives tilstrækkelig tid til at kunne foretage en meningsfuld vurdering og udarbejde deres ansøgninger. En sådan periode skal under normale omstændigheder være på mindst 30 dage.

5. Stk. 4 finder ikke anvendelse i de tilfælde, der er omhandlet i stk. 1, litra e), og stk. 7 i denne artikel og i artikel 8.

6. Når havnemyndigheden eller den kompetente myndighed leverer havnetjenester enten selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, som myndigheden direkte eller indirekte kontrollerer, træffer den pågældende medlemsstat sådanne foranstaltninger, som er nødvendige for at undgå interessekonflikter. I mangel af sådanne foranstaltninger må antallet af leverandører ikke være mindre end to, medmindre en eller flere af de grunde, der er anført i stk. 1, retfærdiggør en begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester til en enkelt leverandør.

7. Medlemsstaterne kan beslutte, at de af deres havne i det samlede net, som ikke opfylder kriterierne i artikel 20, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 1315/2013, kan begrænse antallet af leverandører for en given havnetjeneste. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne beslutninger.

#### Artikel 7

#### Forpligtelser til offentlig tjeneste

1. Medlemsstaterne kan beslutte at pålægge leverandører af havnetjenester forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørende havnetjenester og kan overdrage retten til at pålægge sådanne forpligtelser til havnemyndigheden eller til den kompetente myndighed med henblik på at sikre mindst ét af følgende aspekter:

- a) tilgængelighed af den pågældende havnetjeneste ved alle kajpladser uden afbrydelser døgnet rundt hele året for alle havnebrugere
- b) tilgængelighed af tjenesten for alle brugere på lige vilkår
- c) en rimelig pris for tjenesten for visse kategorier af brugere
- d) havneoperationers sikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse eller miljømæssige bæredygtighed

- e) levering af passende transporttjenester til offentligheden, og
- f) territorial samhørighed.

2. De i stk. 1 omhandlede forpligtelser til offentlig tjeneste skal være klart definerede, gennemsigtige, ikkediskriminerende og kontrollerbare og sikre lige adgang for alle leverandører af havnetjenester, der er etableret i Unionen.

3. Hvis en medlemsstat beslutter at pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste for samme tjeneste i alle medlemsstatens søhavne, som er omfattet af denne forordning, anmelder den disse forpligtelser til Kommissionen.

4. I tilfælde af afbrydelse af havnetjenester, for hvilke der er forpligtelse til offentlig tjeneste, eller når der er umiddelbar risiko for en sådan situation, kan havnemyndigheden eller den kompetente myndighed træffe nødforanstaltninger. En nødforanstaltning kan bestå i direkte tildeling, hvorved tjenesten tildeles en anden leverandør i en periode på op til to år. I løbet af denne periode skal havnemyndigheden eller den kompetente myndighed enten indlede en ny procedure for at udvælge en leverandør af havnetjenester eller anvende artikel 8. Kollektive faglige aktioner, der finder sted i overensstemmelse med national ret, betragtes ikke som afbrydelse af havnetjenester, for hvilke der kan træffes nødforanstaltninger.

#### Artikel 8

##### Intern operatør

1. Med forbehold af artikel 6, stk. 6, kan havnemyndigheden eller den kompetente myndighed beslutte enten at levere en havnetjeneste selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende grad af kontrol, som den har over sine egne tjenestegrene, forudsat at artikel 4 gælder på samme måde for alle operatører, der leverer den pågældende havnetjeneste. I et sådant tilfælde betragtes leverandøren af havnetjenester som en intern operatør med henblik på denne forordning.

2. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed anses kun for at udøve en tilsvarende grad af kontrol over en juridisk selvstændig enhed, som den har over sine egne tjenestegrene, hvis den har afgørende indflydelse på både strategiske målsætninger og væsentlige beslutninger i den pågældende juridiske enhed.

3. I de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a)-d), er den interne operatør begrænset til kun at udføre den tildelte havnetjeneste i den eller de havne, hvor operatøren har fået overdraget opgaven at levere havnetjenesten.

#### Artikel 9

##### Sikring af arbejdstagerrettigheder

1. Denne forordning berører ikke anvendelsen af de sociale og arbejdsretlige regler i medlemsstaterne.

2. Med forbehold af EU-retten og national ret, herunder gældende kollektive aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, skal havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kræve, at den udpegede leverandør af havnetjenester sikrer ansatte arbejdsvilkår i overensstemmelse med gældende social- og arbejdsretlige forpligtelser og overholder de sociale standarder, der er fastsat i EU-retten, national ret eller kollektive aftaler.

3. I tilfælde af ændring af leverandør af havnetjenester på grund af tildeling af en koncession eller en offentlig kontrakt kan havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kræve, at den hidtidige leverandør af havnetjenesters rettigheder og forpligtelser, der følger af en ansættelseskontrakt eller et ansættelsesforhold som defineret i national ret, og som bestod på datoen for denne ændring, overføres til den nyudpegede leverandør af havnetjenester. I så fald skal personale, der tidligere var ansat af den hidtidige leverandør af havnetjenester, indrømmes de samme rettigheder som dem, de ville have haft ret til, hvis der havde været tale om en overførsel af virksomhed som omhandlet i direktiv 2001/23/EF.

4. Hvis der i forbindelse med levering af havnetjenester sker overførsel af ansatte, skal der i udbudsdokumenter og havnetjenestekontrakter angives, hvilke ansatte det drejer sig om, og anføres gennemsigtige detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, på hvilke de ansatte anses for at være tilknyttet havnetjenesterne.

*Artikel 10***Undtagelser**

1. Dette kapitel og artikel 21 finder ikke anvendelse på godshåndtering, passagertjenester eller lodsning.
2. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende dette kapitel og artikel 21 på lodsning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om en sådan beslutning.

## KAPITEL III

**FINANSIEL GENNEMSIGTIGHED OG AUTONOMI***Artikel 11***Gennemsigtige finansielle forbindelser**

1. De finansielle forbindelser mellem de offentlige myndigheder og en havnemyndighed eller en anden enhed, der leverer havnetjenester på dennes vegne og modtager offentlige midler, skal afspejles på en gennemsigtig måde i regnskabssystemet for klart at vise følgende:

- a) offentlige midler, som offentlige myndigheder direkte stiller til rådighed for havnemyndighederne i den pågældende havn
- b) offentlige midler, som offentlige myndigheder stiller til rådighed gennem offentlige virksomheder eller offentlige finansielle institutioner, og
- c) den anvendelse, hvortil disse offentlige midler er blevet tildelt.

2. Hvis den havnemyndighed, der modtager offentlige midler, selv leverer havnetjenester eller oprensning, eller en anden enhed leverer sådanne tjenester på dennes vegne, skal myndigheden holde regnskaberne for denne offentligt finansierede havnetjeneste eller oprensning adskilt fra regnskaberne for sine øvrige aktiviteter på en sådan måde, at:

- a) alle omkostninger og indtægter er korrekt tildelt eller fordelt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper, og
- b) det klart er fastlagt, efter hvilke omkostningsregnskabsprincipper de adskilte regnskaber føres.

3. De offentlige midler, der er omhandlet i stk. 1, omfatter også aktiekapital og kvasikapital, tilskud, som ikke skal tilbagebetales, eller som kun skal tilbagebetales under bestemte omstændigheder, lån, herunder overtræk og forskud på kapitaltilførsler, garantier, som offentlige myndigheder har givet til havnemyndigheden, og enhver anden form for offentlig støtte.

4. Havnemyndigheden eller en anden enhed, der leverer havnetjenester på dennes vegne, skal opbevare oplysningerne om de i stk. 1 og 2 omhandlede finansielle forbindelser i fem år regnet fra udgangen af det regnskabsår, som oplysningerne vedrører.

5. Havnemyndigheden eller en anden enhed, der leverer havnetjenester på dennes vegne, stiller i tilfælde af en formel klage og efter anmodning de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger og alle yderligere oplysninger til rådighed for den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat, som sidstnævnte myndighed finder nødvendige for at kunne foretage en grundig vurdering af de afgivne oplysninger og vurdere overholdelsen af denne forordning i overensstemmelse med konkurrencereglerne. Sådanne oplysninger stilles efter anmodning til rådighed for Kommissionen af den relevante myndighed. Oplysningerne fremsendes inden tre måneder efter anmodningsdatoen.

6. Hvis havnemyndigheden eller en anden enhed, der leverer havnetjenester på dennes vegne, ikke har modtaget offentlige midler i tidligere regnskabsår, men begynder at modtage offentlige midler, skal myndigheden eller enheden anvende stk. 1 og 2 fra det regnskabsår, der følger efter udbetalingen af de offentlige midler.

7. Hvis de offentlige midler udbetales som kompensation for en forpligtelse til offentlig tjeneste, skal de angives særskilt i de relevante regnskaber og må ikke overføres til andre tjenester eller forretningsaktiviteter.

8. Medlemsstater kan beslutte, at stk. 2 ikke finder anvendelse på de af deres havne i det samlede net, som ikke opfylder kriterierne i artikel 20, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 1315/2013, hvor dette fører til uforholdsmæssigt store administrative byrder, forudsat at eventuelle modtagne offentlige midler og anvendelse heraf til at levere havnetjenester forbliver fuldt ud gennemsigtige i regnskabssystemet. Medlemsstaterne underretter på forhånd Kommissionen om en sådan beslutning.

#### Artikel 12

##### Havnetjenestegebyrer

1. Gebyrer for tjenester, der leveres af en intern operatør i henhold til en forpligtelse til offentlig tjeneste, gebyrer for lodstjenester, der ikke er udsat for reel konkurrence, og gebyrer, der opkræves af leverandører af havnetjenester, jf. artikel 6, stk. 1, litra b), fastsættes på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde og skal stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved den leverede tjeneste.

2. Betaling af havnetjenestegebyrer kan være indeholdt i andre betalinger, såsom betaling af havneinfrastrukturafgifter. I så tilfælde skal leverandøren af havnetjenester og, hvor det er relevant, havnemyndigheden sørge for, at det beløb, der udgøres af havnetjenestegebyret, fortsat let kan identificeres af brugeren af havnetjenesten.

3. En leverandør af havnetjenester skal i tilfælde af en formel klage og efter anmodning stille alle relevante oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for at fastsætte strukturen og niveauet af de havnetjenestegebyrer, der er omfattet af stk. 1, til rådighed for den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat.

#### Artikel 13

##### Havneinfrastrukturafgifter

1. Medlemsstaterne sikrer, at der opkræves en havneinfrastrukturafgift. Dette er ikke til hinder for, at leverandører af havnetjenester, der benytter havneinfrastrukturen, opkræver havnetjenestegebyrer.

2. Betaling af havneinfrastrukturafgifter kan være indeholdt i andre betalinger, såsom betaling af havnetjenestegebyrer. I så tilfælde skal havnemyndigheden sørge for, at det beløb, der udgøres af havneinfrastrukturafgiften, fortsat let kan identificeres af brugeren af havneinfrastrukturen.

3. For at bidrage til et effektivt infrastrukturafgiftssystem fastsættes strukturen og niveauet af havneinfrastrukturafgifter i henhold til havnens egen forretningsstrategi og investeringsplaner og under overholdelse af konkurrencereglerne. Hvor det er relevant, skal sådanne afgifter også overholde de generelle krav, der er fastsat inden for rammerne af den pågældende medlemsstats generelle havnepolitik.

4. Uanset stk. 3 kan havneinfrastrukturafgifter differentieres i overensstemmelse med havnens egen økonomiske strategi og dens fysiske planlægningspolitik, bl.a. i forbindelse med visse kategorier af brugere eller for at fremme en mere effektiv anvendelse af havneinfrastrukturen, nærskibsfart eller transportoperationers gode miljøpræstationer, energi-effektivitet eller kulstofeffektivitet. Kriterierne for en sådan differentiering skal være gennemsigtige, objektive, ikkediskriminerende og i overensstemmelse med konkurrencelovgivningen, herunder statsstøttereglerne. Havneinfrastrukturafgifter kan tage hensyn til eksterne omkostninger og kan differentieres afhængigt af forretningspraksis.

5. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed sikrer, at havnebrugere og repræsentanter for eller sammenlutninger af havnebrugere underrettes om havneinfrastrukturafgifternes art eller størrelse. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed sikrer, at havneinfrastrukturbrugere underrettes om eventuelle ændringer af havneinfrastrukturafgifternes art og størrelse mindst to måneder inden, disse afgifter træder i kraft. Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed er ikke forpligtet til at oplyse om differentiering af afgifterne, der er et resultat af individuelle forhandlinger.

6. Havnemyndigheden skal i tilfælde af en formel klage og efter anmodning stille de oplysninger, der er omhandlet i stk. 4 og 5, og alle relevante oplysninger om, hvilke elementer der tjener som grundlag for at fastsætte havneinfrastrukturafgifternes struktur og niveau, til rådighed for den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat. Sidstnævnte myndighed stiller efter anmodning oplysningerne til rådighed for Kommissionen.

#### KAPITEL IV

### ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 14

#### Uddannelse af personale

Leverandører af havnetjenester sikrer, at ansatte modtager den nødvendige uddannelse til at kunne erhverve sig den viden, der er afgørende for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på sundheds- og sikkerhedsaspekter, og at uddannelseskravene regelmæssigt ajourføres for at imødegå udfordringerne i forbindelse med teknologisk innovation.

#### Artikel 15

#### Høring af havnebrugere og andre interessenter

1. Havnemyndigheden skal i overensstemmelse med gældende national lovgivning høre havnebrugere om sin afgifts- og gebyrpolitik, herunder i tilfælde omfattet af artikel 8. Sådanne høringer skal omfatte eventuelle væsentlige ændringer af havneinfrastrukturafgifter og havnetjenestegebyrer i tilfælde, hvor interne operatører leverer havnetjenester i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste.

2. Havnemyndigheden skal i overensstemmelse med gældende national ret høre havnebrugere og andre relevante interessenter om vigtige spørgsmål inden for sin kompetence vedrørende:

- a) koordinering af havnetjenester i havneområdet
- b) foranstaltninger til at forbedre forbindelserne til baglandet, herunder foranstaltninger til at udvikle og forbedre effektiviteten af jernbanetransport og transport ad indre vandveje
- c) effektiviteten af administrative procedurer i havnen og foranstaltninger til at forenkle dem
- d) miljøet
- e) fysisk planlægning og
- f) foranstaltninger til at sikre sikkerhed i havneområdet, herunder, hvor det er relevant, havnearbejdedes sundhed og sikkerhed.

3. Leverandører af havnetjenester skal stille tilstrækkelige oplysninger til rådighed for havnebrugere om havnetjenestegebyrernes art og størrelse.

4. Havnemyndigheden og leverandører af havnetjenester skal respektere fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger, når de udfører deres forpligtelser i henhold til denne artikel.

#### Artikel 16

#### Behandling af klager

1. Hver medlemsstat sikrer, at der findes en effektiv procedure til at behandle klager vedrørende anvendelsen af denne forordning for medlemsstatens søhavne, der er omfattet af denne forordning.

2. Behandlingen af klager foretages på en måde, hvorved interessekonflikter undgås, og som er funktionelt uafhængig af alle havnemyndigheder og leverandører af havnetjenester. Medlemsstaterne sikrer, at der er effektiv funktionel adskillelse mellem på den ene side behandling af klager og på den anden side havneejerskab og -forvaltning, levering af havnetjenester og brug af havne. Behandling af klager skal være upartisk og gennemsigtig og tage behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.



3. Klage indgives i medlemsstaten for den havn, hvor den pågældende tvist formodes at have sin oprindelse. Medlemsstaterne sikrer, at havnebrugere og andre relevante interessenter er informeret om, hvor og hvordan de kan indgive klage, og hvilke myndigheder der er ansvarlige for behandling af klager.
4. De myndigheder, der er ansvarlige for behandling af klager, samarbejder, hvor det er relevant, med henblik på gensidig bistand i tvister, der omfatter parter, som er etableret i forskellige medlemsstater.
5. De myndigheder, der er ansvarlige for behandling af klager, skal have beføjelse til i overensstemmelse med national ret at kræve, at havnemyndigheder, leverandører af havnetjenester og havnebrugere forelægger dem de oplysninger, der er relevante for en klage.
6. De myndigheder, der er ansvarlige for behandling af klager, skal, hvor det er relevant, have beføjelse til i overensstemmelse med national ret at træffe afgørelser, der har bindende virkning med forbehold af domstolsprøvelse.
7. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om proceduren for behandling af klager og om de myndigheder, der er omhandlet i stk. 3, senest den 24. marts 2019 og derefter om eventuelle ændringer i disse oplysninger. Kommissionen offentliggør og ajourfører regelmæssigt disse oplysninger på sit websted.
8. Medlemsstaterne udveksler, hvor det er relevant, generelle oplysninger om anvendelsen af denne artikel. Kommissionen støtter dette samarbejde.

#### *Artikel 17*

### **Relevante myndigheder**

Medlemsstaterne sikrer, at havnebrugere og andre relevante interessenter underrettes om de relevante myndigheder, der er omhandlet i artikel 11, stk. 5, artikel 12, stk. 3, og artikel 13, stk. 6. Medlemsstaterne underretter også Kommissionen om disse myndigheder senest den 24. marts 2019 og derefter om eventuelle ændringer i disse oplysninger. Kommissionen offentliggør og ajourfører regelmæssigt disse oplysninger på sit websted.

#### *Artikel 18*

### **Klage**

1. Enhver part med legitime interesser har ret til at anke beslutninger eller individuelle foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning af havnemyndigheden, den kompetente myndighed eller enhver anden relevant national myndighed. Klageinstanser skal være uafhængige af de involverede parter og kan være domstole.
2. Når den i stk. 1 omhandlede klageinstans ikke har juridisk karakter, begrundes dens afgørelser skriftligt. Dens afgørelser skal desuden kunne prøves ved en national domstol.

#### *Artikel 19*

### **Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 24. marts 2019 Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.

#### *Artikel 20*

### **Rapport**

Kommissionen forelægger senest den 24. marts 2023 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen og virkningen af denne forordning.

Rapporten skal tage hensyn til de fremskridt, der gøres inden for rammerne af EU's sektordialogudvalg for havne.

#### *Artikel 21*

### **Overgangsforanstaltninger**

1. Denne forordning finder ikke anvendelse på havnetjenestekontrakter indgået inden den 15. februar 2017, og som er tidsbegrænsede.

2. Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden den 15. februar 2017, som ikke er tidsbegrænsede, eller som har tilsvarende virkninger, ændres med henblik på at overholde denne forordning senest den 1. juli 2025.

*Artikel 22*

### **Ikrafttræden**

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

Den finder anvendelse fra den 24. marts 2019.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 15. februar 2017.

*På Europa-Parlamentets vegne*

A. TAJANI

*Formand*

*På Rådets vegne*

I. BORG

*Formand*

---