I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 61/2002

fastlagt af Rådet den 5. november 2002

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/. . ./EF af ... om markedsadgang for havnetjenester

(2002/C 299 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [3],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Formålet med traktatens artikel 49 er at fjerne restriktioner for den frie udveksling af tjenesteydelser i Fællesskabet. I henhold til traktatens artikel 51 skal dette ske inden for rammerne af den fælles transportpolitik under overholdelse af bl.a. traktatens miljøbeskyttelsesbestemmelser.

(2) Hvad angår søtransporttjenesteydelser som sådan, er dette mål nået ved Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne og tredjelande [5] og Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) [6].

(3) Havnetjenester er afgørende for udførslen af søtransport, fordi de bidrager væsentligt til effektivt at udnytte infrastruktur, som anvendes i forbindelse med søtransporter.

(4) I grønbogen om søhavne og skibsfartsinfrastruktur fra december 1997 anførte Kommissionen, at den havde til hensigt at foreslå rammelovgivning for at skabe adgang til havnetjenestemarkedet i fællesskabshavne med international trafik.

(5) En af de foranstaltninger, der vil øge den samlede konkurrence i og mellem fællesskabshavne, er at lette adgangen til havnetjenestemarkedet i Fællesskabet, hvilket vil dels fjerne de nuværende begrænsninger i adgangen for leverandører af havnetjenester og selvserviceydere, dels forbedre kvaliteten af tjenesteydelser over for havnens brugere, dels øge effektiviteten og fleksibiliteten, dels medvirke til at reducere omkostningerne og derved bidrage til at fremme nærskibsfart og kombineret transport.

([1]) EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 290 og EFT C 181 E af 30.7.2002, s. 160.

([2]) EFT C 48 af 21.2.2002, s. 122.

([3]) EFT C 19 af 22.1.2002, s. 3.

([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14. november 2001 (EFT C 140 E af 13.6.2002, s. 294), Rådets fælles holdning af 5. november 2002 og Europa-Parlamentets afgørelse af . . . (endnu ikke offentliggjort i EFT).

([5]) EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3573/90 (EFT L 353 af 17.12.1990, s. 16).

([6]) EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

(6) Hvis der gives tilladelse i henhold til dette direktiv i form af en kontrakt, der falder ind under direktiv 92/50/EØF ([1]), 93/36/EØF ([2]), 93/37/EØF ([3]) and 93/38/EØF ([4]), gælder disse direktiver. Hvis der derimod gives tilladelse i henhold til dette direktiv i form af en kontrakt om offentlige tjenester, der er omfattet af forordning (EF) nr. 3577/92, gælder denne forordning. Endelig gælder direktiv 89/48/EØF ([5]), 92/51/EØF ([6]) og 99/42/EF ([7]) om gensidig anerkendelse af erhvervsmæssig og faglig uddannelse i de tilfælde, hvor det er relevant.

(7) Kontrakter om havnetjenester, der er tildelt efter en udbudsprocedure på grundlag af anden fællesskabslovgivning, bør ikke være omfattet af en udvælgelsesprocedure efter bestemmelserne i dette direktiv.

(8) Forskellig national lovgivning og praksis har ført til forskelle i de anvendte procedurer og har skabt retlig usikkerhed vedrørende havnetjenesteleverandørernes rettigheder og de kompetente myndigheders pligter. Det er derfor i Fællesskabets interesse at skabe en EF-regelramme, som fastlægger grundbestemmelser om adgang til markedet for havnetjenester, rettigheder og forpligtelser for nuværende og fremtidige tjenesteleverandører og selvserviceydere, havnens forvaltningsorganer samt om tilladelses- og udvælgelsesprocedurerne.

(9) I henhold til subsidiaritetssprincippet, som fastsat i traktatens artikel 5, vil målet med den foreslåede foranstaltning, som er adgang til markedet for havnetjenester for enhver fysisk eller juridisk person, der er etableret i Fællesskabet, bedre kunne gennemføres ved at fastsætte fælles principper for alle medlemsstaterne. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i nævnte artikel går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(10) Fællesskabsretten om adgang til havnetjenester bør ikke udelukke anvendelse af andre fællesskabsbestemmelser såsom konkurrencereglerne, herunder bestemmelserne vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, især hvor der er tale om monopolsituationer.

(11) For at opfylde dette direktivs mål uden at pålægge små havne ekstra byrder, som kan være urimelige i forhold til de forventede resultater, bør dette direktiv kun finde anvendelse på havne med en samlet årlig trafikmængde, der svarer til mængden af søtrafik på »søhavne af international betydning (kategori A)«, som defineret i beslutning nr. 1692/96/EF ([8]), uden at dette i øvrigt indskrænker medlemsstaternes mulighed for også at anvende direktivet på andre havne. Når medlemsstaterne skal fastsætte den samlede årlige trafikmængde, bør de have mulighed for ikke at tage den trafik i betragtning, der finder sted i dele af en havn, som ikke er åbne for almindelig kommerciel trafik.

(12) Medlemsstaterne bør ligeledes kunne udelukke havne af udpræget sæsonmæssig karakter fra dette direktivs anvendelsesområde, når blot de sikrer sig, at markedsadgangen for havnetjenester er på et rimeligt niveau.

(13) Et havnesystem i samme geografiske område, som udpeget af en medlemsstat, er underlagt de samme begrænsninger som en individuel havn, og medlemsstaterne bør derfor kunne behandle det som en enkelt havn i dette direktivs betydning.

(14) Medlemsstaterne bør frit kunne vælge forvaltningsmodellen med to eller flere havne i samme geografiske område, der vil kunne indgå i et havnesystem.

(15) Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder med henblik på gennemførelsen af dette direktiv. Denne eller disse myndigheder kan være offentlige eller private og kan have ansvaret for en eller flere af opgaverne i forbindelse med direktivet og for en eller flere havne.

([1]) Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler (EFT L 209 af 24.7.1992 s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF (EFT L 285 af 29.10.2001, s. 1).

([2]) Rådets direktiv 93/36/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med offentlige indkøb (EFT L 199 af 9.8.1993, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF.

([3]) Rådets direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter (EFT L 199 af 9.8.1993, s. 54). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF.

([4]) Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF.

([5]) Rådets direktiv 89/48/EØF af 21. december 1988 om indførelse af en generel ordning for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende videregående uddannelser af mindst tre års varighed (EFT L 19 af 24.1.1989, s. 16). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/19/EF (EFT L 206 af 31.7.2001, s. 1).

([6]) Rådets direktiv 92/51/EØF af 18. juni 1992 om anden generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser til supplering af direktiv 89/48/EØF (EFT L 209 af 24.7.1992, s. 25). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/19/EF.

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/42/EF af 7. juni 1999 om indførelse af en ordning for anerkendelse af eksamensbeviser for de former for erhvervsvirksomhed, der er omfattet af direktiverne om liberalisering og om overgangsforanstaltninger, og til supplering af den generelle ordning for anerkendelse af eksamensbeviser (EFT L 201 af 31.7.1999, s. 77).

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

(16) Medlemsstaterne bør med henblik på effektiv og sikker havneforvaltning kunne kræve, at leverandører af havnetjenester og selvserviceydere indhenter tilladelse. Kriterierne for at udstede en sådan tilladelse bør være objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende, relevante og proportionelle og bør offentliggøres.

(17) For at sikre, at der er passende adgang til relevant uddannelse for ansøgende leverandører, hvor de krævede tekniske faglige kvalifikationer omfatter specifikt lokalt kendskab eller erfaring med lokale forhold, kan medlemsstaterne pålægge leverandører med sådant kendskab eller erfaring at tilbyde den nævnte relevante uddannelse, eventuelt mod betaling.

(18) Leverandører af havnetjenester og selvserviceydere bør have ret til at ansætte personale efter eget valg, idet de dog skal overholde de relevante bestemmelser om beskæftigelse, arbejdsforhold og andre sociale spørgsmål samt uddannelse og faglig kompetence.

(19) Da havne består af begrænsede geografiske områder, kan hensyn til plads og kapacitet og til trafikmæssig sikkerhed og miljøhensyn undertiden begrænse markedsadgang. Det kan derfor, og for at sikre havnens generelle effektivitet i sådanne tilfælde, være nødvendigt at begrænse antallet af godkendte leverandører af havnetjenester, idet en tjenesteleverandørs eller havnens forvaltningsorgans forpligtelse til offentlig tjeneste samt miljøbestemmelserne overholdes. Kriterierne for enhver begrænsning bør være objektive, gennemsigtige, ikke-diskriminerende, relevante og forholdsmæssige.

(20) Hvis den kompetente myndighed i overensstemmelse med den offentliggjorte udviklingsplan for havnen træffer beslutning om, hvilke kommercielle aktiviteter der skal udføres i havnen eller en del af havnen, bør dette ikke betragtes som en begrænsning af antallet af tjenesteleverandører.

(21) I tilfælde af en begrænsning af antallet af tjenesteleverandører bør dette antal være det højeste mulige efter omstændighederne. Tjenesteleverandørerne bør udvælges af den kompetente myndighed efter en gennemsigtig, objektiv, åben og retfærdig udvælgelsesprocedure med ikke-diskriminerende bestemmelser.

(22) Udvælgelsesproceduren bør for at være åben og gennemsigtig bekendtgøres for de berørte sektorer, og der bør stilles fuld dokumentation til rådighed for interesserede parter. Den beslutning, der træffes efter udvælgelsesproceduren, bør også offentliggøres.

(23) Det er væsentligt at sikre, at beslutninger og procedureforanstaltninger i henhold til dette direktiv åbenlyst træffes på grundlag af principperne om gennemskuelighed og ikke-diskriminering. Hvis den kompetente myndighed, der træffer beslutning om at begrænse en eller flere havnetjenester i en bestemt havn, selv yder samme eller en lignende tjeneste i denne havn, bør enhver beslutning om begrænsninger eller godkendelsen af eller tilsynet med en sådan beslutning overlades til en anden og uafhængig kompetent myndighed. Hvis den kompetente myndighed, der gennemfører en udvælgelsesprocedure i en havn, selv yder samme eller en lignende tjeneste i denne havn, bør proceduren eller godkendelsen af eller tilsynet med en sådan procedure overlades til en anden og uafhængig kompetent myndighed.

(24) Havnens forvaltningsorgan bør ikke diskriminere mellem tjenesteleverandører. Det er navnlig nødvendigt at undgå at diskriminere til fordel for en virksomhed eller et organ, hvori det har interesser.

(25) Hvis der efter udvælgelsesproceduren ikke kan findes en passende tjenesteleverandør, bør havnens forvaltningsorgan have mulighed for at forbeholde sig ret til selv at levere denne havnetjeneste i en begrænset periode, forudsat at det opfylder de fastlagte kriterier for udstedelse af tilladelse og overholder dette direktivs kriterier om gennemskuelighed.

(26) Medlemsstaterne bør kunne tillade, at en operatør, der forvalter en del af en havn, som ikke er åben for almindelig kommerciel trafik, leverer teknisk-nautiske tjenesteydelser til fartøjer i denne del af havnen i overensstemmelse med andre procedurebestemmelser end dem, der er fastsat i dette direktiv, forudsat at sikkerheden for søtrafikken og for havnen sikres.

(27) Tilladelser, der udstedes efter en udvælgelsesprocedure, bør være tidsbegrænsede, men gives for perioder, der muliggør en normal afskrivning på og et normalt udbytte af de foretagne investeringer. Ved fastlæggelsen af den periode, tilladelsen skal gælde, er det rimeligt at tage hensyn til, om leverandøren af havnetjenesterne har måttet foretage investeringer, og om disse investeringer i givet fald er mobile eller faste aktiver.

(28) Investeringer i mobile aktiver, der af den kompetente myndighed anses for kostbare, som f.eks. portal- og brokraner til lastning/losning af skib samt slæbebåde, bør sidestilles med investeringer i faste aktiver.

(29) Medlemsstaterne bør have mulighed for at forlænge en eksisterende tilladelse og/eller iværksætte en hurtig udvælgelsesprocedure, hvis der er eller vil blive foretaget betydelige investeringer for at fremme langtidsinvesteringer på stabile vilkår og således bidrage til udviklingen af havne.

(30) Hvor det er muligt, bør selvservicering tillades i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, og de kriterier, der fastsættes for selvserviceydere, bør være de samme som for tjenesteleverandører af samme eller en sammenlignelig havnetjeneste.

(31) Selvservicering bør ikke hindre den generelle effektivitet i forbindelse med havneoperationer eller bevirke ringere sundhed på arbejdspladsen, lavere sociale og sikkerhedsmæssige standarder eller uddannelsesniveauer, end hvad der gælder for det eksisterende personale, navnlig ikke i overgangsperioder for eksisterende tilladelser, hvor dette er relevant.

(32) Medlemsstaterne bør kunne kræve, at forhåndstilladelse til selvservicering gives på grundlag af kriterier, som bl.a. vedrører beskæftigelse og sociale spørgsmål.

(33) Der bør gælde særlige regler for lodstjeneste som følge af de særlige krav til uddannelse og kvalifikationer, som er kendetegnende herfor, og behovet for at opretholde høje sikkerhedsstandarder.

(34) I denne forbindelse bør de kompetente myndigheder kunne betragte lodstjenester og andre teknisk-nautiske tjenester som påbudte.

(35) Udlejning af udstyr er ikke en havnetjeneste, men bør alligevel ske under overholdelse af principperne om gennemskuelighed og ikke-diskriminering.

(36) Forvaltningsorganer i havne, der er omfattet af dette direktiv, og som også er leverandører af tjenesteydelser, bør være forpligtet til at føre adskilte regnskaber for henholdsvis deres funktion som forvaltningsorgan og deres funktion som leverandør af tjenester på konkurrencevilkår.

(37) Kravet om at føre adskilte regnskaber over hver type havnetjeneste bør gælde for alle virksomheder, som er blevet udvalgt til at levere sådanne tjenesteydelser.

(38) Der bør foreligge procedurer for prøvelse af de kompetente myndigheders beslutninger.

(39) Dette direktiv bør ikke på nogen måde berøre medlemsstaterne eller de af dem udpegede kompetente myndigheders rettigheder og forpligtelser med hensyn til lov og orden, sikkerhed i havne og miljøbeskyttelse eller havnes, vandvejes og havområders internationale status.

(40) Dette direktiv bør på ingen måde berøre anvendelsen af medlemsstaternes sociallovgivning.

(41) Den nuværende situation i Fællesskabets havne med mange forskellige tilladelser, udvælgelsesmetoder og gyldighedsperioder samt behovet for retssikkerhed kræver, at der fastsættes klare overgangsordninger. Disse ordninger bør skelne mellem havne, hvor antallet af tjenesteleverandører er begrænset, og havne, hvor dette ikke er tilfælde. Efter udløbet af den periode, hvor sådanne overgangsordninger anvendes, bør alle tilladelser udstedes i overensstemmelse med dette direktiv.

(42) Hvis antallet af leverandører af havnetjenester ikke er begrænset, er der ikke grund til at ændre eksisterende tilladelser.

(43) Eksisterende tilladelser og kontrakter bør sidestilles med nye tilladelser og således i tilfælde af begrænsninger være omfattet af samme maksimale varighed, med datoen for dette direktivs ikrafttræden som startdato.

(44) I tilfælde, hvor antallet af tjenesteleverandører er eller bliver begrænset, bør varigheden af eksisterende tilladelser følge den varighed, der gælder for nye tilladelser.

(45) Det er vigtigt at sikre, at dette direktiv fremmer udviklingen af nye havne og havnefaciliteter. Enhver sådan investering, der foretages af en kommerciel enhed i overensstemmelse med nationale bestemmelser om erhvervelse af ejendom, bør betragtes som en investering, der har været almindelig adgang til.

(46) Dette direktiv kræver ikke, at en medlemsstat foretager berøvelse af ejendom eller indgreb i ejendomsretten i strid med fællesskabsrettens generelle principper, medmindre berøvelsen eller indgrebet er berettiget i overensstemmelse med sådanne generelle principper, og det kan kræves af en godkendt eller udvalgt tjenesteleverandør, at vedkommende skal betale kompensation for en sådan berøvelse eller et sådant indgreb i overensstemmelse med de nævnte generelle principper.

(47) Dette direktiv berører ikke anvendelsen af traktatens bestemmelser. Kommissionen bør navnlig fortsat kunne at sikre overholdelsen af disse bestemmelser ved, når det er nødvendigt, at udøve alle de beføjelser, den har i henhold til traktatens artikel 86.

(48) På grundlag af medlemsstaternes rapporter om anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen foretage en vurdering, om nødvendigt ledsaget af et forslag til revision af direktivet —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. EF-leverandører af havnetjenester i søhavne har frihed til at levere havnetjenester i henhold til bestemmelserne i dette direktiv.

2. Frihed til at levere havnetjenester gælder med forbehold af havnens eller havnesystemets plads- eller kapacitetsbegrænsninger, trafikmæssig sikkerhed eller havnens udviklingspolitik og i givet fald af gældende krav til sikkerhed, miljøbeskyttelse og forpligtelse til offentlig tjeneste. Tjenester i forbindelse med adgang ad vandvejen til og fra havnen eller havnesystemet kan ligeledes være underkastet specifikke begrænsninger af sikkerhedshensyn.

3. Leverandører af havnetjenester og selvserviceydere har adgang uden forskelsbehandling til havneanlæg, hvortil der er almindelig adgang i det for udøvelsen af deres aktiviteter nødvendige omfang.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for de former for havnetjenester, der er opført i bilaget, og som leveres til en havns brugere enten på en havns område eller på adgangen ad vandvejen til og fra en havn eller et havnesystem, som omfattes af dette direktiv.

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

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

3. Hvis en havn når den i stk. 2 nævnte godstrafikmængde, men ikke den tilsvarende passagertrafikmængde, anvendes dette direktiv ikke på havnetjenester, der udelukkende vedrører passagerer. Hvis passagertrafikmængden nås, men ikke godstrafikmængden, anvendes dette direktiv ikke på havnetjenester, der udelukkende vedrører gods.

4. Medlemsstaterne kan ligeledes anvende dette direktiv på andre havne.

5. Medlemsstaterne kan undlade at anvende dette direktiv på havne, hvis anvendelse er af udpræget sæsonmæssig karakter, når blot de sikrer sig, at markedsadgangen for havnetjenester er på et rimeligt niveau.

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

6. Kommissionen offentliggør til orientering i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne en liste over de i denne artikel omhandlede havne og havnesystemer. Listen offentliggøres første gang inden tre måneder efter direktivets ikrafttrædelse, og herefter én gang om året.

7. Medlemsstaterne kan kræve, at leverandører af havnetjenester er etableret inden for Fællesskabets grænser, og at fartøjer, der først og fremmest anvendes til havnetjenester, registreres i en medlemsstat og fører en medlemsstats flag.

8. Medlemsstaterne kan undlade at anvende dette direktiv på tjenesteydelser, der er omfattet af traktatens artikel 296 eller er erklæret hemmelige, eller såfremt deres gennemførelse skal ledsages af særlige sikkerhedsforanstaltninger i henhold til de gældende love og administrative bestemmelser i den pågældende medlemsstat, eller såfremt det er påkrævet af hensyn til statens grundlæggende sikkerhedsmæssige interesser.

Artikel 3

Anden lovgivning

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

Dette direktiv berører heller ikke de kontrakter om offentlige tjenester, der er indgået på grundlag af forordning (EØF) nr. 3577/92.

2. I de tilfælde, hvor et af de i stk. 1 nævnte direktiver gør udbud af tjenesteydelseskontrakter obligatorisk, anvendes artikel 9, artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17 i dette direktiv ikke på tildeling af sådanne kontrakter. Medlemsstaterne kan dog indføje specifikke regler for deres havne, når sådanne kontrakter udbydes.

3. Direktivet berører i givet fald ikke de kompetente myndigheders forpligtelser i henhold til direktiv 89/48/EØF, 92/51/EØF og 1999/42/EF om medlemsstaternes gensidige anerkendelse af erhvervsmæssig uddannelse.

Artikel 4

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »søhavn« eller »havn«: et område, der består af et grundareal og vand, og som er befæstet og udstyret på en sådan måde, at dette først og fremmest tillader modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og levering af gods, samt ind- og udskibning af passagerer

2) »adgang til en havn ad vandvejen«: adgang til havnen fra det åbne hav såsom sejlrender, floder, kanaler og fjorde

3) »havnesystem«: to eller flere havne i samme geografiske område, der forvaltes af et enkelt forvaltningsorgan

4) »havne, hvis anvendelse er af udpræget sæsonmæssig karakter«: en havn, hvor i de tre foregående år 50 % af den gennemsnitlige samlede årlige mængde af søtrafik er forekommet i løbet af tre på hinanden følgende måneder

5) »havnens forvaltningsorgan« eller »havnemyndighed« (i det følgende benævnt »havnens forvaltningsorgan«): et organ som, eventuelt i forbindelse med andre aktiviteter, i henhold til nationale love eller administrative bestemmelser har til opgave at administrere og forvalte havneinfrastrukturerne og at koordinere og om fornødent kontrollere den virksomhed, der drives af operatørerne i den pågældende havn eller det pågældende havnesystem. Det kan bestå af flere separate organer eller være ansvarlig for mere end én havn

6) »havnetjenester«: enhver af de i bilaget opførte tjenester, der leveres i en havn

7) »leverandør af havnetjenester«: enhver fysisk eller juridisk person, der mod vederlag leverer eller ønsker at levere en eller flere kategorier havnetjenester

8) »forpligtelse til offentlig tjeneste«: en forpligtelse, som er vedtaget af en kompetent myndighed med henblik på at sikre tilstrækkelig levering af bestemte kategorier af havnetjenester

9) »selvservicering«: en situation, hvor en virksomhed, der normalt kan købe havnetjenester, med eget fast landbaseret personale og/eller søfarende mandskab med dets eget udstyr selv leverer en eller flere kategorier af havnetjenester

10) »attest om fritagelse for lodsning«: et dokument udstedt af den kompetente myndighed, hvorved der gives fritagelse for eller foretages ændringer med hensyn til den obligatoriske lodsning

11) »tilladelse«: enhver form for tilladelse, herunder en kontrakt, som tillader en fysisk eller juridisk person at levere en eller flere kategorier af havnetjenester eller at udføre selvservicering

12) »begrænsning af antallet af leverandører«: en situation, hvor havnens forvaltningsorgan ikke tillader en leverandør, der opfylder de kriterier for at opnå en tilladelse, der er fastsat i overensstemmelse artikel 6, at levere en eller flere kategorier af tjenester.

Artikel 5

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne sikrer, at der findes en eller flere kompetente myndigheder med ansvar for gennemførelse af artikel 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 16 og 25 i dette direktiv.

Artikel 6

Tilladelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed kan kræve, at en leverandør af havnetjenester opnår forhåndstilladelse, eventuelt for en begrænset periode, efter betingelserne i stk. 2, 3, 4, og 5. Leverandører, der er udvalgt i henhold til artikel 9, anses for at have opnået en sådan tilladelse.

2. Kriterierne for den kompetente myndigheds udstedelse af tilladelser skal være gennemsigtige, ikke-diskriminerende, objektive, relevante og forholdsmæssige. Kriterierne må i givet fald vedrøre:

a) leverandørens og dennes personales faglige kvalifikationer, vedkommendes forsvarlige økonomiske situation og tilstrækkelige forsikringsdækning

b) sikkerhed for så vidt angår søtrafikken, havnen eller havneadgangen, dens installationer, udstyr samt personers sikkerhed

c) arbejdsforhold og sociale forhold

d) miljøkrav

e) havnens udviklingspolitik.

Tilladelsen kan omfatte forpligtelse til offentlig tjeneste for så vidt angår sikkerhed, regelmæssighed, kontinuitet, kvalitet og pris samt de betingelser, hvorunder tjenesten kan leveres.

3. Medlemsstaterne kan vedtage bestemmelser om adgangen til erhvervet og om de kvalifikationsbeviser, der skal erhverves gennem aflæggelse af prøve.

Hvis de påkrævede tekniske faglige kvalifikationer omfatter specifikt lokalt kendskab eller erfaring med lokale forhold, skal medlemsstaterne endvidere sikre, at ansøgende leverandører har passende adgang til relevant uddannelse på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, og i givet fald mod betaling.

4. De i stk. 2 omhandlede kriterier offentliggøres, og leverandører af havnetjenester underrettes forud om proceduren for at opnå tilladelse. Dette krav gælder ligeledes, hvis en tilladelse til levering af tjenesteydelser forudsætter investering i faste aktiver.

5. En leverandør af havnetjenester har i forbindelse med udførelsen af de tjenesteydelser, der er omfattet af tilladelsen, ret til at ansætte personale efter eget valg, såfremt leverandøren opfylder de i stk. 2 fastsatte kriterier og overholder lovgivningen i den medlemsstat, hvor tjenesteydelserne udføres, forudsat at en sådan lovgivning er forenelig med EF-retten.

6. Den kompetente myndighed kan ændre eller tilbagekalde en tilladelse, hvis de kriterier, der er nævnt i stk. 2, ikke overholdes.

Artikel 7

Havnens udviklingspolitik

Den kompetente myndighed kan i henhold til havnens offentliggjorte udviklingsplan i givet fald frit bestemme, hvilke kommercielle aktiviteter der skal udføres i havnen eller dele af havnen, især hvilke kategorier af gods der skal håndteres, samt hvordan havneplads eller -kapacitet til denne form for aktiviteter skal tildeles, og uden at dette udgør en begrænsning af antallet af leverandører.

Artikel 8

Begrænsninger

1. Denne artikel samt artikel 9 og 12 finder kun anvendelse på en eller flere havnetjenester, hvis antallet af leverandører af denne eller disse tjenester i havnen eller i havnesystemet er begrænset.

2. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed kun begrænser antallet af leverandører af havnetjenester på grund af plads- eller kapacitetsproblemer, sikkerhedshensyn, eller krav på grundlag af miljøbestemmelser. Hvis antallet af leverandører begrænses, skal den kompetente myndighed:

a) informere de berørte parter om den kategori eller de kategorier af havnetjenester og i givet fald den specifikke del af havnen, som restriktionerne gælder for, samt årsagerne til disse restriktioner

b) tillade det højeste antal leverandører, der er hensigtsmæssigt under de givne omstændigheder.

Artikel 9

Udvælgelsesprocedure

1. I tilfælde, hvor antallet af havnetjenesteleverandører er blevet begrænset af den kompetente myndighed i medfør af artikel 8, træffer denne de nødvendige foranstaltninger til at sikre en gennemsigtig og objektiv udvælgelsesprocedure baseret på proportionelle, ikke-diskriminerende og relevante kriterier.

2. De kompetente myndigheder offentliggør til almindelig underretning for de berørte sektorer i Fællesskabet en opfordring til interesserede parter om at deltage i udvælgelsesprocessen.

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

3. Den kompetente myndighed sikrer, at de interesserede parter, der anmoder herom, modtager fuldstændig dokumentation. Denne dokumentation, der gives til mulige leverandører, skal mindst omfatte følgende:

a) tilladelseskriterier i henhold til artikel 6, stk. 2, samt udvælgelseskriterier, der definerer myndighedernes minimumskrav

b) tildelingskriterier, der definerer de faktorer, som myndighederne lægger til grund, når de vælger mellem de forslag, der opfylder udvælgelseskriterierne

c) retlige og organisatoriske vilkår for levering af tjenesten, herunder de krav, der stilles i forbindelse med tilladelsen, og hvilke materielle og immaterielle aktiver, der stilles til rådighed for den udvalgte tjenesteleverandør, samt de relevante betingelser og gældende bestemmelser

d) sanktioner og bestemmelser om inddragelse af tilladelsen i tilfælde af overtrædelse, og

e) tilladelsens gyldighedsperiode.

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

5. For hver procedure giver den kompetente myndighed offentligt meddelelse om den afgørelse, der er resultatet af udvælgelsesproceduren.

Artikel 10

Udvælgelsesprocedurens neutralitet

Såfremt den kompetente myndighed, der træffer afgørelse om begrænsninger i forbindelse med en eller flere havnetjenester i en bestemt havn eller gennemfører udvælgelsesproceduren for tjenesten i den pågældende havn, selv er leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller tjenester eller direkte eller indirekte kontrollerer en leverandør af samme eller en lignende tjeneste eller tjenester i denne havn, udpeger medlemsstaterne en anden og uafhængig kompetent myndighed til at træffe afgørelse om begrænsninger eller til at godkende eller overvåge en sådan afgørelse eller til at gennemføre udvælgelsesproceduren eller til at godkende eller overvåge en sådan procedure.

Artikel 11

Særlige situationer

1. Hvis det efter udvælgelsesproceduren i henhold til artikel 9 ikke har været muligt at finde en passende tjenesteleverandør til en specifik havnetjeneste, kan havnens forvaltningsorgan på de i artikel 16, stk. 1, fastsatte betingelser vælge selv at levere denne havnetjeneste i en periode, som under alle omstændigheder skal være under fem år.

2. Medlemsstaterne kan give tilladelse til, at den operatør, der forvalter en del af en havn, som ikke er åben for almindelig kommerciel trafik, sørger for leveringen af teknisk-nautiske tjenesteydelser til fartøjer i denne del af havnen efter andre bestemmelser end dem, der er fastsat i artikel 8 og 9, for så vidt sikkerheden for søtrafikken og for havnen sikres.

Artikel 12

Varighed

Leverandører af havnetjenester udvælges for en begrænset periode i overensstemmelse med følgende kriterier:

1) Hvis der for at levere tjenester, ikke skal foretages investeringer, som af den kompetente myndighed anses for at være betydelige, er tilladelsens maksimale varighed på 10 år.

2) Hvis investeringer, der af den kompetente myndighed anses for at være betydelige er

   a) mobile aktiver, er tilladelsens maksimale varighed 15 år

   b) faste aktiver og mobile aktiver, der af den kompetente myndighed anses for at være kostbare, er tilladelsens maksimale varighed 36 år, uanset om ejendomsretten hertil overgår til havnens forvaltningsorgan.

   Medlemsstaterne kan tillade, at en eksisterende tilladelse forlænges i ti år én gang i løbet af de sidste ti år af tilladelsesperioden, hvis der er foretaget eller indgået en uigenkaldelig aftale om betydelige investeringer i faste aktiver og mobile aktiver, der af den kompetente myndighed anses for at være kostbare.

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

3) Medlemsstaterne kan indføre en procedure, hvorefter en tjenesteleverandør, der agter at foretage eller indgå en uigenkaldelig aftale om betydelige investeringer før udløbet af tilladelsesperioden og kan påvise, at disse medfører en forbedring af den pågældende tjenestes samlede effektivitet, kan anmode den kompetente myndighed om at iværksætte en udvælgelsesprocedure, jf. artikel 9, med henblik på udstedelse af en ny tilladelse, inden den eksisterende tilladelse udløber.

Artikel 13

Selvservicering

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

Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente myndighed kun begrænser selvservicering, hvor der foreligger objektive grunde, der er forenelige med og relevante i forhold til de grunde, der er anført i artikel 8.

2. Dette direktiv berører på ingen måde anvendelsen af nationale bestemmelser vedrørende beskæftigelsesmæssige og sociale spørgsmål, for så vidt disse bestemmelser er forenelige med fællesskabsretten og med Fællesskabets og den pågældende medlemsstats internationale forpligtelser.

3. Hvis selvservicering er betinget af en tilladelse, skal kriterierne herfor være de samme som for leverandører af samme eller sammenlignelige havnetjenester, for så vidt disse er relevante.

4. Hvis selvservicering er betinget af, at der betales et gebyr som bidrag til den forpligtelse til offentlig tjeneste med hensyn til teknisk-nautiske tjenesteydelser, som selvserviceydere ikke kan opfylde, fastsættes gebyret efter relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

Artikel 14

Lodsning

1. Specielt med hensyn til lodstjeneste kan medlemsstaterne lægge særlig strenge kriterier vedrørende søtrafiksikkerhed og forpligtelsen til offentlig tjeneste til grund for udstedelse af en tilladelse i overensstemmelse med artikel 6.

De kompetente myndigheder kan også fastslå, at lodsning er påbudt, og fastsætte sådanne regler for tilrettelæggelsen af denne tjeneste, som de finder passende under hensyn til sikkerheden og forpligtelsen til offentlig tjeneste; de kan også, når forholdene i en havn eller en gruppe havne og/eller adgangsforholdene kræver det, vælge selv at varetage den pågældende tjeneste eller i givet fald overdrage den direkte til en enkelt leverandør. De kan navnlig kræve, at denne tjeneste leveres af kompetente personer, der opfylder rimelige og ikke-diskriminerende betingelser, som er fastsat i den nationale lovgivning.

2. Den kompetente myndighed kan begrænse selvservicering til udstedelse af lodsfritagelsescertifikater eller til fritagelse af visse kategorier af skibe for lodstvang. I så fald skal betingelserne for udstedelse af et lodsfritagelsescertifikat eller for fritagelse for lodstvang være relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.

3. For lodsning er den maksimale varighed, jf. artikel 12, stk. 1, 10 år.

Artikel 15

Regnskabsbestemmelser

De udvalgte tjenesteleverandører fører adskilte regnskaber for hver af de pågældende havnetjenester. Opstilling af regnskaber skal være i overensstemmelse med gældende kommerciel praksis og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper.

Artikel 16

Gennemskuelighed

1. Hvis havnens forvaltningsorgan leverer havnetjenester, skal det opfylde kriterierne i artikel 6, stk. 2, og adskille regnskaberne for hver af dets havnetjenesteaktiviteter fra regnskaberne fra dets øvrige aktiviteter. Opstilling af regnskaberne skal være i overensstemmelse med gældende kommerciel praksis og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper for at sikre at:

a) den interne bogføring vedrørende de forskellige aktiviteter holdes adskilt

b) alle omkostninger og indtægter tildeles eller fordeles korrekt på grundlag af konsekvent anvendte og objektivt begrundede omkostningsregnskabsprincipper

c) de omkostningsregnskabsprincipper, som de adskilte regnskaber føres efter, er klart fastlagte.

2. Revisionsrapporten om årsregnskaberne skal vise, om der foreligger finansielle overførsler mellem forvaltningsorganets havnetjenesteaktiviteter og dets andre aktiviteter. Revisionsrapporten opbevares af medlemsstaterne og stilles på anmodning til rådighed for Kommissionen.

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

3. Dette direktiv berører ikke på nogen måde medlemsstaternes rettigheder og forpligtelser i henhold til Kommissionens direktiv 80/723/EØF af 25. juni 1980 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder [1].

[1] EFT L 195 af 29.7.1980, s. 35. Senest ændret ved direktiv 2000/52/EF (EFT L 193 af 29.7.2000, s. 75).

Artikel 17

Klage- og domstolsprøvelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver med retlig interesse deri har ret til prøvelse af afgørelser eller individuelle foranstaltninger, der i henhold til dette direktiv er truffet af kompetente myndigheder eller havnens forvaltningsorgan.

2. Hvis en ansøgning om adgang til at levere havnetjenester i henhold til dette direktiv afslås, underrettes ansøgeren eller ansøgerne om begrundelsen for, at den eller de pågældende ikke har opnået tilladelse eller er blevet udvalgt. Begrundelsen skal være objektiv, ikke-diskriminerende, underbygget og veldokumenteret. Ansøgeren skal have adgang til klageprocedurer. Afgørelsen skal kunne indbringes for en national domstol eller en offentlig myndighed, der med hensyn til organisation, økonomisk grundlag, retlig opbygning og beslutningstagning er uafhængig af den kompetente myndighed eller den pågældende havns forvaltningsorgan, og som er uafhængig af enhver tjenesteleverandør.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at klageorganernes afgørelser kan underkastes domstolsprøvelse.

Artikel 18

Sikkerhed og miljøbeskyttelse

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

Artikel 19

Social beskyttelse

Dette direktiv berører ikke anvendelsen af medlemsstaternes sociale lovgivning, herunder relevante regler om beskæftigelse af personale hos en tjenesteleverandør, der overtager en tilladelse som resultat af en udvælgelsesprocedure. Sociale standarder må ikke være lavere end de standarder, der er fastsat ved gældende fællesskabslovgivning.

Artikel 20

International status

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

Artikel 21

Overgangsordninger

1. Denne artikel finder anvendelse på de tilladelser, som er gældende på datoen for dette direktivs ikrafttrædelse.

2. Hvis antallet af leverandører af havnetjenester i en havn ikke er begrænset, jf. artikel 8, kan de eksisterende tilladelser forblive gyldige uden ændringer, indtil antallet bliver begrænset.

3. Hvis antallet af tjenesteleverandører i en havn er begrænset, kan de eksisterende tilladelser forblive gyldige uden ændringer indtil deres udløb, dog højst med den varighed, der er fastsat i artikel 12 og artikel 14, stk. 3, og med datoen for direktivets gennemførelse som startdato.

Hvis antallet af leverandører af havnetjenester i en havn begrænses efter datoen for direktivets ikrafttræden, kan de eksisterende tilladelser forblive gyldige uden ændringer, indtil deres udløb, men inden for de varigheder, der er fastsat i artikel 12 og 14, stk. 3, og med datoen for begrænsningens indførelse som startdato.

Hvis tilladelsen følger af ejendomsretten til en havn, er den maksimale varighed 36 år.

4. Ved overgangsperiodens udløb skal alle tilladelser opfylde bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 22

Ny havn eller del af havn

1. Medlemsstaterne kan bestemme, at der uden yderligere krav gives tilladelse til en eller flere investorer, der kommercielt har finansieret og i fællesskab bygget en ny havn eller del af en havn, herunder basisinfrastruktur, og som ønsker at levere havnetjenester, forudsat at investeringsmuligheden har været generelt tilgængelig.

2. Hvis beslutningen om at bygge en ny havn eller en del af havn er afhængig af en kommende serviceleverandørs sideløbende beslutning om uigenkaldeligt at forpligte sig til betydelige investeringer i den nye havn eller del af havn, kan medlemsstaterne bestemme, at tilladelserne gives til denne kommende serviceleverandør uden yderligere vilkår. I tilfælde af begrænsning i antallet af kommende serviceleverandører anvender medlemsstaterne en åben, ikke-diskriminerende og gennemsigtig procedure.

3. De i stk. 1 og 2 omhandlede tilladelser gives for et begrænset tidsrum, jf. artikel 12 eller for en periode på højst 40 år.

Artikel 23

Kompensation

Godkendte tjenesteleverandører kan pålægges at betale kompensation til tidligere tjenesteleverandører eller enhver anden berørt part i henhold til nationale bestemmelser.

Artikel 24

Rapport og revision

Medlemsstaterne sender Kommissionen en rapport om anvendelsen af dette direktiv senest den . . . (*).

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

Artikel 25

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den . . . (**). De underretter straks Kommissionen herom.

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

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

Artikel 26

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 27

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i . . .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

(*) Fem år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

(**) To år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.

BILAG

LISTE OVER HAVNETJENESTER, DER ER OMFATTET AF DETTE DIREKTIV

1. Teknisk-nautiske tjenesteydelser

   a) Lodsning, inden for de i artikel 14 fastsatte begrænsninger

   b) Bugsering

   c) Fortøjning

2. Godshåndtering, herunder lastning og losning, stevedoring, stuvning, omladning og anden transport på terminalens område

3. Passagerservice (herunder indskibning og udskibning)

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Rådet nåede den 17. juni 2002 inden for rammerne af den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i TEF) til politisk enighed om udkastet til direktiv om markedsadgang for havnetjenester [1]. Efter juristlingvisternes gennemgang fastlagde Rådet sin fælles holdning den 5. november 2002.

Ved fastlæggelsen af den fælles holdning tog Rådet hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 14. november 2001 [2] og til udtalelserne fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [3] og Regionsudvalget [4].

Det vigtigste formål med forslaget er at etablere fælles juridiske rammer til sikring af fri adgang til markedet for havnetjenester på gennemskuelige og lige vilkår i medlemsstaternes havne med almindelig kommerciel trafik med henblik på at forbedre kvaliteten af disse tjenester og reducere omkostningerne og dermed fremme skibsfart og multimodal transport. Forslaget sigter mod at afveje gennemførelse af traktatens generelle principper med den komplekse virkelighed i havnesektoren, give hjemmel til at begrænse antallet af leverandører af havnetjenester under hensyntagen til den enkelte havns særlige forhold og fastsætte regler, der sikrer, at procedurerne for udvælgelse af leverandører er klare og gennemsigtige.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

I henhold til traktatens artikel 49, stk. 1, støtter Rådet målet om at indføre systematiske bestemmelser til sikring af fri adgang til markedet for havnetjenester på gennemskuelige og lige vilkår. Det finder det imidlertid vigtigt, at der samtidig tages hensyn til de komplekse og forskellige forhold, der hersker i havnesektoren.

Generelt bør der være almindelig frihed til at levere havnetjenester, og begrænsninger i adgangen til dette marked bør fjernes. Det er Rådets opfattelse, at der ikke findes nogen specifikke tjenesteydelser, der bør udelukkes fra direktivets anvendelsesområde.

Det er imidlertid sådan, at de fælles juridiske rammer også skal være forenelige med de forskellige situationer i Fællesskabets havne for så vidt angår bl.a. beliggenhed, størrelse og forpligtelse til offentlig tjeneste.

Det er Rådets opfattelse, at det også er vigtigt, at friheden til at levere tjenesteydelser ikke sker på bekostning af søfartssikkerheden og miljøbeskyttelsen, og at denne frihed ikke forringer de sociale normer og ansættelsesvilkår.

Der kan derfor gælde visse begrænsninger for adgangen til at levere havnetjenester, som hænger sammen med havnens kapacitet eller pladsforhold, den trafikmæssige sikkerhed og krav til sikkerhed, miljøbeskyttelse og/eller forpligtelse til offentlig tjeneste. Når der findes sådanne begrænsninger, bør leverandørerne af havnetjenesteydelser udvælges gennem en gennemsigtig og ikke-diskriminatorisk procedure.

Rådet mener, at anvendelsen af fælles bestemmelser for friheden til at levere havnetjenester skal være forholdsmæssigt afpassede og ikke pålægge sektoren urimelige administrative byrder. Det er derfor enigt om, at direktivet kun finder obligatorisk anvendelse i havne af en vis størrelse, men at medlemsstaterne har mulighed for at lade det gælde også for andre havne.

---

[1] Kommissionen forelagde sit ændrede forslag den 19. februar 2002 (EFT C 181 E af 20.7.2002, s. 160).

[2] EFT C 140 af 13.6.2002, s. 166.

[3] EFT C 48 af 21.2.2002, s. 122.

[4] EFT C 19 af 22.1.2002, s. 3.

For at afklare direktivets anvendelsesområde og med henblik på sammenhængen i Fællesskabets lovgivning på transportområdet er anvendelsesområdet blevet fastlagt på grundlag af »søhavne af international betydning (kategori A)« i Fællesskabets retningslinjer for de transeuropæiske net. Det er også præciseret, at der skal tages hensyn til den trafik, der finder sted i dele af en havn, som ikke er åbne for almindelig kommerciel trafik. Det står imidlertid medlemsstaterne frit at anvende direktivet på havne, der ligger under denne kategori. For ikke at lægge urimeligt store byrder på nogle havne, får medlemsstaterne mulighed for at udelukke havne af udpræget sæsonmæssig karakter fra direktivets anvendelsesområde.

I overensstemmelse med det generelle formål med direktivet er Rådet enigt i, at der, hvor det er muligt, bør tillades selvservicering på samme betingelser som havnetjenester generelt, og at selvservicering ikke må pålægges andre begrænsninger end dem, der gælder for samme eller sammenlignelige havnetjenester. Det understreges imidlertid i den fælles holdning, at selvservicering ikke bør hindre den generelle effektivitet i havnen eller bevirke ringere standarder på arbejdspladsen og lavere sociale og sundhedsmæssige standarder.

Rådet finder det vigtigt, at medlemsstaterne kan give tilladelse til levering af tjenesteydelser, herunder selvservicering, på grundlag af en række kriterier, som vedrører tjenesteyderens faglige kvalifikationer og økonomiske situation, sikkerhedsmæssige, miljømæssige, sociale og beskæftigelsesmæssige overvejelser og offentlige serviceforpligtelser. Medlemsstaterne bør ligeledes kunne regulere adgangen til erhvervet, f.eks. i form af kvalifikationsbeviser, der skal erhverves gennem aflæggelse af en prøve. Det bemærkes i den forbindelse, at den fælles holdning giver medlemsstaterne mulighed for at opstille særligt strenge kriterier for udstedelse af tilladelse til at udføre lodstjenester.

For så vidt angår beskæftigelse, arbejdsvilkår og social beskyttelse understreges det i Rådets fælles holdning, at friheden til at levere havnetjenester på ingen måde må berøre anvendelsen af medlemsstaternes lovgivning eller indebære lavere sociale standarder.

På samme måde er det Rådets opfattelse, at friheden til at levere havnetjenester ikke må bremse en havns muligheder for at udvikle og gennemføre en langsigtet udviklingspolitik. Det bør derfor ikke opfattes som en begrænsning, som skyldes havnens snævre plads- eller kapacitetsforhold eller sikkerheds- eller miljømæssige krav, at der træffes beslutning om, hvilke kommercielle aktiviteter der skal udføres som følge af en havns udviklingspolitik.

Rådet er enigt i, at proceduren for udvælgelse af tjenesteleverandører skal være ikke-diskriminerende og så gennemsigtig som mulig. I den forbindelse er der opstillet krav til udvælgelsesproceduren, som giver potentielle tjenesteleverandører tilstrækkelige garantier og samtidig er klare og anvendelige.

Rådet finder, at tjenesteleverandører bør kunne varetage deres opgaver under fuldstændig retssikkerhed og således bidrage til målet om at udvikle havnesektoren ved at fremme langtidsinvesteringer på stabile vilkår. Ved fastlæggelsen af den periode, tilladelser til levering af havnetjenester skal gælde, efter at tjenesteleverandørerne er udvalgt, tages der hensyn til muligheden for normal afskrivning og normalt udbytte af de foretagne investeringer. I overensstemmelse hermed afhænger varigheden af en tilladelse af, hvor store investeringerne er.

Rådet finder også, at tjenesteleverandører skal have mulighed for at få forlænget deres tilladelse, hvis de har foretaget betydelige investeringer, eller for at få udstedt en ny tilladelse efter iværksættelse af en ny udvælgelsesprocedure, hvis de agter at foretage sådanne investeringer.

Der bør ligeledes tages hensyn til udviklingen af nye havne ved hjælp af passende bestemmelser, som bygger på ovennævnte principper.

I tråd hermed vil Rådet gerne indføre overgangsordninger for eksisterende tilladelser, som sikrer størst mulig retssikkerhed og ikke forstyrrer investeringspolitikken i sektoren.

III. **ÆNDRINGER**

Rådets fælles holdning medtager de centrale elementer i de ændringer, Europa-Parlamentet foreslog ved førstebehandlingen af forslaget.

— Til opfølgning af bemærkningerne i Europa-Parlamentets udtalelse har Rådet ændret forskellige bestemmelser for at forenkle og præcisere direktivteksten; dette gælder især artikel 6 (tilladelse), artikel 9 (udvælgelsesprocedure), artikel 12 (varighed) og artikel 21 (overgangsordninger).

— Rådet deler Europa-Parlamentets bekymringer med hensyn til søfartssikkerheden og miljøbeskyttelsen. Der er derfor indsat henvisning til og understregning af disse overvejelser i forskellige bestemmelser, f.eks. vedrørende direktivets formål (artikel 1), kriterierne for udstedelse af tilladelser (artikel 6), begrænsninger (artikel 8) og lodsning (artikel 14). På samme måde afspejles Europa-Parlamentets overvejelser vedrørende beskæftigelse og sociallovgivning i ændringerne til bestemmelserne om tilladelse (artikel 6), selvservicering (artikel 13) og social beskyttelse (artikel 19).

— Direktivets anvendelsesområde er udvidet til at omfatte adgang ad vandvejen til havne. I tråd med Europa-Parlamentets udtalelse understreger den fælles holdning betydningen af sikkerhedshensyn i forbindelse med medtagelsen af adgang ad vandvejen (artikel 1 og 2).

— Definitionen af havnesystem er blevet ændret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets ændring (artikel 4).

— Rådet er enigt med Europa-Parlamentet i, at det i havne med plads- eller kapacitetsproblemer ikke er nødvendigt at indføre pligt til, at der skal gives tilladelse til mindst to tjenesteleverandører for hver enkelt lastkategori. Den kompetente myndigheds pligt til at tillade det højeste mulige antal tjenesteleverandører efter omstændighederne bør være tilstrækkeligt i denne forbindelse (artikel 8).

— Rådet tilslutter sig Europa-Parlamentets synspunkt, hvorefter en tilladelse til en tjenesteleverandør i overensstemmelse med udvælgelsesproceduren bør have en sådan varighed, at der er mulighed for en kommercielt levedygtig driftsperiode. Det vil derfor gerne forlænge varigheden af den periode, tilladelsen gælder, til 10 år i tilfælde, hvor der ikke foretages betydelige investeringer. Tilsvarende kan tilladelsen gælde i op til 15 år, når der er tale om betydelige investeringer i mobile aktiver, og i maksimalt 36 år, når der er tale om betydelige investeringer i faste aktiver (og store investeringer i mobile aktiver) (artikel 12).

— Rådet er enigt med Europa-Parlamentet i, at det skal være muligt at pålægge godkendte tjenesteleverandører at betale kompensation til tidligere tjenesteleverandører (artikel 23).

— Rådet tilslutter sig Europa-Parlamentets synspunkt om, at lodstjenester er væsentlige for søfartssikkerheden. Det finder det imidlertid ikke hensigtsmæssigt at udelukke lodstjeneste fra direktivets anvendelsesområde. For at tage hensyn til de særlige forhold i forbindelse med lodstjeneste, herunder især de særlige krav til uddannelse og kvalifikationer, har Rådet indført særlige regler for denne tjeneste og gjort det muligt at lægge særlig strenge kriterier vedrørende søfartssikkerhed og forpligtelsen til offentlig tjeneste til grund for udstedelse af en tilladelse. Yderligere erkender Rådet i tråd med Europa-Parlamentets ændring, at de kompetente myndigheder skal kunne fastslå, at lodsning er påbudt, og tilrettelægge denne tjeneste, som de finder det passende under hensyn til sikkerheden og forpligtelsen til offentlig tjeneste. Det har også indført mulighed for at begrænse selvservicering i denne tjeneste til udstedelse af lodsfritagelsescertifikater eller til fritagelse af visse kategorier af skibe for lodstvang (betragtning 33 og 34 og artikel 14).

— Rådet er enig i, at øget konkurrence mellem leverandører af havnetjenester ikke er det eneste element, der vil styrke havnenes konkurrenceevne og effektivitet og dermed bidrage til at fremme nærskibsfart og intermodalitet. Det finder, at andre centrale aspekter i denne forbindelse består i, at der skabes betingelser for fair og ligelig konkurrence mellem europæiske havne i kraft af gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser og den offentlige finansiering. For ikke at udvide dette direktivs anvendelsesområde urimeligt meget, finder det ikke desto mindre, at det er mere hensigtsmæssigt at behandle disse spørgsmål i en anden sammenhæng. Rådet har med henblik herpå vedtaget en erklæring, hvori det anmoder Kommissionen om snarest muligt at fremlægge relevante forslag om lovgivningsmæssige og andre foranstaltninger om bl.a. konkurrence mellem havne, offentlig finansiering af havneinfrastruktur, statsstøtte og gennemskueligheden af offentlig finansiering.

Den fælles holdning omfatter endvidere en række ændringer til Kommissionens forslag, som falder i tråd med de ovenfor skitserede principper (II. Analyse af den fælles holdning), og bl.a. vedrører direktivets anvendelsesområde, varigheden af tilladelser og overgangsordningerne.