



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de
financiële transparantie van havens**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1 Achtergrond

Europa behoort tot de regio's met de grootste havendichtheid van de wereld. Tegelijkertijd wordt de havensector, die zeer heterogeen is, gekenmerkt door een grote diversiteit aan typen en organisaties. Deze verordening houdt rekening met die diversiteit en heeft niet tot doel een uniform havenmodel op te leggen.

Langs de kusten van de Unie, die in totaal ongeveer 70 000 kilometer lang zijn, liggen meer dan 1 200 commerciële zeehavens. In 2011 werd via Europese havens (die door meer dan 60 000 koopvaardijschepen werden aangedaan) circa 3,7 miljard ton vracht vervoerd.

De EU is voor de handel met de rest van de wereld sterk afhankelijk van haar havens, maar deze havens zijn ook belangrijk voor de eigen interne markt. De korte vaart is goed voor 60 % van de totale in EU-havens afgehandelde goederentonnage. Zeehavens zijn essentiële knooppunten in de intermodale vervoersketens, waarbij de korte vaart wordt gebruikt als alternatief voor verzadigde routes over land of als verbinding met perifere of insulaire gebieden.

In 2011 verwerkten de EU-havens 385 miljoen scheepvaartpassagiers.

Havenactiviteiten dragen rechtstreeks bij tot groei van de werkgelegenheid, de buitenlandse investeringen en het bbp. Op dit moment bieden 2 200 havenexploitanten werk aan circa 110 000 havenarbeiders. In totaal bieden havens in de 22 maritieme lidstaten (direct of indirect) werk aan tot wel 3 miljoen werknemers en vormen ze een belangrijke bron van belastinginkomsten voor lokale, regionale en nationale overheden.

96 % van alle goederen en 93 % van alle passagiers die door EU-havens worden verwerkt, passeren een van de 319 zeehavens die zijn geselecteerd in het voorstel van de Commissie voor richtsnoeren betreffende het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T)¹.

1.2 Uitdagingen

Terwijl de noodzaak om de verbindingen met het achterland te ontwikkelen duidelijk is aangemerkt als belangrijke uitdaging en reeds in aanmerking wordt genomen in het TEN-T-beleid, is voor andere grote uitdagingen met betrekking tot TEN-T-havens nog geen oplossing gevonden. In de eerste plaats is er het feit dat niet alle TEN-T-havens dezelfde hoogwaardige dienstverlening bieden. In de tweede plaats is het huidige havenbeheerskader niet altijd aantrekkelijk genoeg voor investeerders. In dit verband zijn vijf specifieke uitdagingen vastgesteld:

1.2.1 Suboptimale havendiensten en -werkzaamheden in bepaalde TEN-T-havens

Efficiënte havendiensten zijn van cruciaal belang voor de prestaties van de TEN-T-zeehavens. De Commissie heeft samen met de sector drie problemen vastgesteld die een optimale organisatie van havendiensten in de weg kunnen staan: (1) veel havendiensten zijn als gevolg van markttoegangsbeperkingen slechts in beperkte mate blootgesteld aan concurrentiedruk; (2) mono- of oligopolies kunnen, hoewel ze in een aantal situaties gerechtvaardigd kunnen zijn, tot marktmisbruik leiden; en (3) in sommige havens worden gebruikers geconfronteerd met te grote administratieve lasten door een gebrek aan coördinatie binnen de haven.

¹ COM(2011) 650 definitief/2. Het definitieve aantal TEN-T-havens zal afhankelijk zijn van het resultaat van de lopende wetgevingsprocedure.

1.2.2 De havenbeheerskaders zijn niet in alle TEN-T-zeehavens aantrekkelijk genoeg voor investeerders.

De investeringen die nodig zijn om havencapaciteiten aan te passen aan de veranderende behoeften zijn alleen mogelijk in een stabiel beleids- en regelgevingskader dat economische onzekerheden vermindert en voor gelijke concurrentievoorwaarden zorgt. Dit kader lijkt echter niet in alle TEN-T-havens aanwezig te zijn. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, zoals a) de rechtsonzekerheid die het gevolg is van de hierboven genoemde marktrestricties en b) de behoefte aan een betere infrastructuurplanning, die door stringentere TEN-T-regels kan worden bevorderd.

Er zijn echter nog twee andere fundamentele factoren die een verklaring vormen voor het huidige, in algemene zin onaantrekkelijke investeringsklimaat in diverse TEN-T-havens: (4) onduidelijke financiële betrekkingen tussen overheden, havenautoriteiten en aanbieders van havendiensten, en (5) de beperkte autonomie van havens om infrastructuurheffingen op te leggen, alsmede een niet-transparant verband tussen het niveau van die heffingen en de aan de toegang tot haveninfrastructuur gerelateerde kosten.

1.3 Doelstelling

De doelstelling is om bij te dragen tot de verwezenlijking van een efficiënter, onderling verknoopt en duurzaam TEN-T door een kader te scheppen dat de prestaties van alle havens verbetert en havens helpt om in te spelen op de veranderende eisen op het gebied van vervoer en logistiek. De TEN-T-havens moeten bijdragen tot de ontwikkeling van de korte vaart als onderdeel van intermodale routes, en daarmee tot duurzaam vervoer, één van de kerndoelen van het Witboek Vervoer, en tot de verwezenlijking van de Europa 2020-strategie voor hulpbronnefficiënte groei, die de groei van het handelsverkeer en de goederenstromen zal bevorderen.

Dit initiatief waarborgt een evenwicht tussen regelgevende maatregelen en een zachte benadering, zoals bijvoorbeeld via de sociale dialoog. Dankzij een uitvoerige en doelgerichte raadpleging van de actoren, kon deze verordening worden toegespitst op maatregelen met een grote Europese toegevoegde waarde. De verordening legt geen nieuwe lasten op aan havens die reeds goed functioneren maar creëert de randvoorwaarden die andere havens in staat stellen hun structurele problemen aan te pakken.

1.4 Consistentie met andere beleidsdomeinen en doelstellingen van de EU

Het voorstel past binnen het door de Commissie in haar Witboek Vervoer (2011) aangekondigde beleid en maakt uitdrukkelijk deel uit van de voorstellen inzake een interne Europese vervoersruimte en markttoegang tot havens. In het Witboek wordt duidelijk aangekondigd dat de Commissie voornemens is de beperkingen op het aanbieden van havendiensten te evalueren, de transparantie inzake de financiering van havens te verbeteren en de besteding van overheidsmiddelen voor verschillende havenactiviteiten te verduidelijken om concurrentievervalsing tegen te gaan. Het voorstel is tevens aangemerkt als een van de kernacties van de Akte voor de interne markt II om bij te dragen tot de voltooiing van de interne markt.

Het voorstel vormt een aanvulling op lopende beleidsmaatregelen of reeds ingediende voorstellen: de voorstellen voor richtsnoeren betreffende het trans-Europees netwerk en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, die een ondersteunend kader bieden voor de ontwikkeling van verbindingen tussen havens en hun hinterland, het voorstel voor een richtlijn betreffende de gunning van concessieopdrachten, die van toepassing is op concessieopdrachten in havens, en de voorbereidende werkzaamheden voor een initiatief voor

een "blauwe gordel", met het oog op de vereenvoudiging van de douaneprocedures voor EU-goederen die worden vervoerd door schepen die tussen EU-havens varen.

Het voorstel is van toepassing op alle havens van het TEN-T, aangezien ze door hun aard allemaal een belangrijke rol in het Europees vervoerssysteem spelen, hetzij om de uitwisselingen tussen lidstaten te vergemakkelijken, hetzij om de regionale toegankelijkheid van insulaire of perifere gebieden te verbeteren. Daarbij moet evenwel worden benadrukt dat de in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie neergelegde beginselen van non-discriminatie en vrijheid van vestiging en de mededingingsregels ook van toepassing zijn op de andere havens, die, ook al behoren ze niet tot het trans-Europees vervoersnetwerk, een belangrijke rol kunnen vervullen op lokaal niveau of voor andere sectoren dan het vervoer, zoals de visserij of het toerisme. Bovendien kunnen de lidstaten besluiten om de bepalingen van deze voorgestelde verordening ook op deze havens toe te passen.

2. RESULTATEN VAN RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

2.1 Raadpleging van betrokken partijen

Het DG MOVE heeft overleg gepleegd met de nationale instanties die belast zijn met het havenbeleid (ministeries van Vervoer). Ook heeft het DG bijeenkomsten georganiseerd met de belangrijkste brancheorganisaties in de havensector, waaronder verenigingen van havenautoriteiten (ESPO), particuliere terminalexploitanten (FEPORT), binnenhavens (EFIP), scheepseigenaars (ECSA), havenloodsen (EMPA), sleepbooteigenaars- en exploitanten (ETA), exploitanten van afmeerplaatsen (EBA), scheepsagenten (ECASBA), expeditieuren (ESC), baggeraars (EuDA) en logistieke bedrijven (CLECAT). Daarnaast heeft het DG MOVE gesproken met de twee belangrijkste vakbonden van havenarbeiders, de International Dockers Council (IDC) en de afdeling voor havenarbeiders van de European Transport Workers Federation (ETF). Een tweede Comité voor de sectoriële dialoog kon niet worden geraadpleegd, omdat de oprichting daarvan nog niet is afgerond.

De voorbereidende werkzaamheden werden ondersteund door een economische studie naar de kwaliteit en efficiëntie van Europese havens (PwC). Voorts is een beroep gedaan op uitgebreid vervoerseconomisch onderzoek, waaronder onderzoek naar havens en logistiek, en zijn er diverse discussies gehouden met deskundigen en onderzoekers op dit gebied.

De belanghebbenden zijn geraadpleegd door middel van twee online-enquêtes en een open, tweedaagse conferentie voor belanghebbende partijen in Brussel (25-26 september 2012). Op 18 januari 2013 is een afsluitende openbare hoorzitting gehouden, waar de belangrijkste problemen werden gepresenteerd en de beleidsopties en de mogelijke effecten daarvan werden besproken. De belangrijkste resultaten van het raadplegingsproces (2012-2013) kunnen als volgt worden samengevat:

- alle belanghebbenden benadrukten de noodzaak van stabiele, eerlijke en gelijke concurrentievoorwaarden in de EU, zowel voor de concurrentie tussen havens als voor die tussen aanbieders van dezelfde havendiensten in één bepaalde haven. Rechtszekerheid en een ondernemingsvriendelijk klimaat met zo min mogelijk administratieve lasten zijn een prioriteit voor alle belanghebbenden;
- oneerlijke concurrentie tussen havens in verband met overheidsfinanciering van haveninfrastructuur is voor veel belanghebbenden een grote zorg. Lidstaten en havenautoriteiten hebben aangedrongen op een streng toezicht op staatssteun;
- een belangrijk deel van de gebruikers van havendiensten, scheepvaartmaatschappijen en invoer/uitvoerbedrijven is van mening dat in een groot aantal EU-havens de prijs

en de kwaliteit van havendiensten onbevredigend zijn en dat deze diensten gepaard gaan met te veel administratieve lasten;

- 30 % van de Europese havenautoriteiten is niet tevreden met de huidige situatie. De meerderheid van de havenautoriteiten is echter tegen de invoering van EU-procedures die leiden tot een inperking van de mogelijkheden voor overheden om door middel van rechtstreekse gunning contracten en vergunningen toe te kennen aan exploitanten van havendiensten. De toepassing van EU-voorschriften inzake concessies op de gunning van bepaalde contracten in havens is in bepaalde lidstaten zeer controversieel;
- in bepaalde lidstaten verzetten vakbonden van havenwerkers zich tot het uiterste tegen elke EU-bepaling die van invloed is op de bestaande arbeidsvoorwaarden in havens. Vertegenwoordigers van loodsdiensten stellen dat loodsdiensten, ook al worden ze verricht tegen betaling, geen economische dienst vormen en moeten worden uitgesloten van concurrentiedruk;
- de meeste belanghebbenden zijn het ermee eens dat het havensysteem in de EU zich moet ontwikkelen en zich moet aanpassen aan de grote uitdagingen die voortvloeien uit de schaarste aan publieke middelen, de concurrentie van havens in naburige derde landen en andere regio's van de wereld, de noodzaak om toegevoegde waarde en banen te creëren en het belang van het terugdringen van milieueffecten. Er bestaat algemene overeenstemming over het belang om, indien mogelijk, de EU-financiering voor de ondersteuning van havens en het maritieme vervoer veilig te stellen en te verhogen.

2.2 Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling zijn voor de twee hierboven genoemde hoofduitdagingen vijf operationele doelstellingen vastgesteld.

2.2.1 Moderniseren van havendiensten en -werkzaamheden:

In de eerste plaats moet een aantal TEN-T-havens met de bestaande infrastructuur meer vracht en passagiers kunnen afhandelen of aantrekken door havendiensten en -werkzaamheden verder te optimaliseren. Dit wordt vertaald in drie operationele doelstellingen:

- (1) De toegang tot de markt voor havendiensten doorzichtiger en gemakkelijker maken:

Dit moet de beperkingen op de toegang tot de markt voor havendiensten verminderen en tegelijkertijd een einde maken aan de huidige rechtsonzekerheid die uit horizontale regelgeving van het Verdrag en de regels inzake openbare aanbestedingen voortvloeit.

- (2) Voorkomen van marktmisbruik door aangewezen aanbieders van havendiensten:

Dit moet ervoor zorgen dat aangewezen havendienstverleners hun diensten op een kostenefficiënte wijze verrichten en tegelijkertijd hun rol en mogelijk hun openbaredienstopdracht blijven vervullen, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging en milieu.

- (3) Verbeteren van coördinatiemechanismen binnen havens:

Dit moet de goede werking voor expediteurs, logistieke bedrijven en eigenaars van vracht vergemakkelijken doordat ze minder geld en tijd hoeven te besteden aan het gebruik van de haven. Een betere coördinatie zal ook de in de haven gevestigde exploitanten ten goede komen, door synergieën te creëren en overlappende dienstverlening aan dezelfde klant te voorkomen.

2.2.2 *De randvoorwaarden scheppen om investeringen in havens aan te trekken:*

In de tweede plaats moeten een grotere financiële transparantie en een grotere autonomie van havens een gelijk speelveld creëren, efficiëntere heffingen bevorderen en uiteindelijk meer investeringen aantrekken. Dit wordt op zijn beurt vertaald in twee aanvullende operationele doelstellingen:

- (4) Transparante financiële betrekkingen tussen overheden, havenautoriteiten en aanbieders van havendiensten:

Dit moet financiële transparantie tussen publieke functies en commerciële activiteiten moeten waarborgen en voorkomen dat havens en dienstverrichters oneerlijke concurrentievoordelen genieten.

- (5) Autonom en vastgestelde en transparante heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur:

Dit moet een efficiënter gebruik van infrastructuur en een meer economische rationaliteit in de planning, het onderhoud en de exploitatie van en investeringen in haveninfrastructuur tot stand brengen en tegelijkertijd prijssignalen op basis van milieueffecten en maatschappelijke mogelijk maken.

Op basis hiervan zijn vier beleidsopties onderzocht:

- (1) Beleidspakket 1: “Transparantie”

Beleidspakket 1 (BP1) past een zachte maatregel toe (een niet-bindende mededeling) om de toegang tot de markt voor havendiensten doorzichtiger en gemakkelijker te maken. Voor mono- of oligopolies worden echter bindende bepalingen ingevoerd: in die gevallen moet toezicht worden uitgeoefend op de prijzen om buitensporige of discriminerende heffingen te voorkomen. De financiering en vaststelling van haventarieven wordt overgelaten aan de bevoegde autoriteiten op voorwaarde dat zij daarbij voor fundamentele transparantie zorgen. De coördinatie van de diensten binnen de haven wordt gewaarborgd door een commissie van havengebruikers.

- (2) Beleidspakket 2: “Gereguleerde concurrentie”

Beleidspakket 2 (BP2) voert het beginsel van vrije dienstverrichting in binnen een kader van gereguleerde markttoegang. In het kader van deze gereguleerde markttoegang kan de vrijheid om diensten te verrichten worden beperkt indien dit is gerechtvaardigd door een gebrek aan ruimte in het havengebied of door openbaredienstverplichtingen (beschikbaarheid, toegankelijkheid, enz.). In dergelijke gevallen moeten duidelijk omschreven diensten worden gegund via een openbare aanbestedingsprocedure, en in moet de reikwijdte van de activiteiten van de interne havenexploitant worden afgebakend. Bij diensten die door een mono- of oligopolie worden verzekerd, moet toezicht worden uitgeoefend op de prijzen. De transparantie van de financiële betrekkingen tussen overheden, havenautoriteiten en aanbieders van havendiensten wordt gewaarborgd door gescheiden boekhoudingen en voorschriften inzake het verband tussen het niveau van de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur en de feitelijke kosten. De coördinatie van de diensten binnen de haven wordt gemakkelijker gemaakt door de instelling van een commissie van havengebruikers.

- (3) Beleidspakket 2a: “Gereguleerde concurrentie en autonomie van de haven”

Beleidspakket 2a (BP2a) is identiek aan BP2, met de volgende verschillen:

de verplichting om in geval van ruimtebeperkingen of openbaredienstverplichtingen gebruik te maken van openbare aanbestedingen is niet alleen van toepassing op nieuwe contracten,

maar ook op materiële wijzigingen van bestaande contracten. Het regelgevend toezicht op dienstverrichters met een monopoliepositie heeft een beperkter toepassingsgebied en is alleen van toepassing op markten waar geen concurrentie kan plaatsvinden, d.w.z. markten waarvoor geen openbare aanbesteding wordt georganiseerd. Aan havens wordt een grotere autonomie verleend: op het gebied van heffingen voor het gebruik van infrastructuur krijgt elke haven het recht om, in plaats van heffingen op te leggen die verband houden met de feitelijke kosten, zelf de structuur en het niveau van de haventarieven vast te stellen, mits het heffingenbeleid transparant is. Het initiatief moedigt ook differentiatie op basis van de milieuprestaties van schepen aan.

(4) Beleidspakket 3: “Volledige concurrentie en autonomie van de haven”

Beleidspakket 3 (BP3) bouwt voort op BP2a door tevens voor elke havendienst een minimum van twee concurrerende en onafhankelijke exploitanten te vereisen indien het aantal exploitanten als gevolg van ruimtegebrek wordt beperkt. Ook wordt er een functionele/juridische scheiding aangebracht. Deze scheiding moet tot een vereenvoudiging van het aantal actoren leiden. Om ervoor te zorgen dat de haven blijft functioneren, moet de centrale coördinatietaak van de havenautoriteiten noodzakelijkerwijs worden versterkt. Net als in BP2a krijgt elke havenautoriteit de vrijheid om zelf, overeenkomstig haar eigen commerciële praktijken, de structuur en het niveau van de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur vast te stellen.

Na analyse van de verschillende opties en hun potentiële effecten heeft de Commissie geconcludeerd dat optie BP2a is, met een variant voor vrachtafhandelings- en passagiersdiensten, de voorkeur verdient. Wat betreft de maatregelen inzake de toegang tot de markt voor vrachtafhandelings- en passagiersdiensten moeten geen nieuwe wettelijke bepalingen moeten voorgesteld. Er wordt een mededeling gepubliceerd om de bestaande eisen en regels te verduidelijken. Wel moeten de voorschriften inzake het regelgevend toezicht op de prijzen van dienstverrichters in monopolie- of oligopolieposities en de transparantie van boekhoudingen worden toegepast op vrachtafhandelings- en passagiersdiensten.

In de effectbeoordeling wordt gewezen op de potentiële voordelen in de vorm van kostenbesparingen (10 miljard euro tot 2030), de ontwikkeling van de korte vaart, een vermindering van de congestie en de creatie van nieuwe banen. Uit de effectbeoordeling blijkt dat dit voorstel niet leidt tot directe significante veranderingen in de administratieve lasten in havens. De invoering van de vrijheid om diensten te verrichten zal leiden tot een daling van de administratieve kosten voor havens, terwijl het toezicht op de prijzen, in bepaalde gevallen, en de raadpleging van gebruikers mogelijk extra administratieve inspanningen zullen vergen. Er moet echter worden benadrukt dat dit voorstel door het opheffen van beperkingen indirect zal bijdragen tot vereenvoudiging. In het geplande initiatief voor een "blauwe gordel" zullen verdere vereenvoudigingsmaatregelen worden voorgesteld.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

3.1 Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

Het voorstel bevat de volgende hoofdelementen:

- de verordening is van toepassing op alle zeehavens die zijn genoemd in het voorstel van de Commissie voor EU-richtsnoeren betreffende de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk;
- de vrijheid van dienstverrichting zal van toepassing zijn op havendiensten. Havenbeheerders kunnen aan aanbieders van specifieke havendiensten evenwel minimeisen opleggen. Indien dergelijke minimeisen worden opgelegd, mogen

deze uitsluitend betrekking hebben op beroepskwalificaties, de noodzakelijke uitrusting, de maritieme veiligheid, de algemene veiligheid en beveiliging in de haven, en relevante milieuaspecten. Deze eisen mogen niet worden gebruikt om impliciete obstakels voor de toegang tot de markt op te werpen, en daarom moeten de criteria objectief en evenredig zijn en moeten ze een eerlijke behandeling van alle exploitanten, zowel bestaande als potentiële, waarborgen. Potentiële exploitanten dienen toegang te hebben tot opleidingen om relevante specifieke lokale kennis te verwerven;

- bovengenoemde vereiste zal niet worden opgelegd aan vrachtafhandelingsdiensten en passagiersterminals. Deze diensten worden vaak georganiseerd door middel van concessies die binnen het toepassingsgebied van de toekomstige, door de Commissie voorgestelde richtlijn betreffende de gunning van concessieopdrachten vallen². Bovendien zouden aanvullende wettelijke bepalingen de inspanningen om een sociale dialoog op het niveau van de Unie te initiëren, kunnen ondergraven. In tegenstelling tot loodsdiensten die havens in en uit varen, hebben loodsdiensten die op volle zee worden verricht geen rechtstreeks effect op de efficiëntie van de haven en hoeven ze derhalve niet in deze verordening te worden opgenomen;
- desgevallend kan de vrijheid van dienstverrichting worden onderworpen aan een beperking van het aantal dienstverrichters. Deze beperking moet worden toegepast in twee mogelijke gevallen: wanneer er ruimtebeperkingen of -reserveringen zijn die, indien duidelijk gedocumenteerd in een formeel ontwikkelingsplan, de beperking van het aantal exploitanten dat actief is in de perimeter van de haven kunnen rechtvaardigen, of wanneer aan de exploitant een openbardienstverplichting is opgelegd, waarbij de intentie om deze op te leggen duidelijk en openbaar bekend zijn;
- een lidstaat moet de mogelijkheid krijgen om bevoegde instanties aan te wijzen om openbardienstverplichtingen op te leggen, in overeenstemming met de toepasselijke staatssteunregels. De openbardienstverplichtingen moeten duidelijk omschreven, niet-discriminerend en controleerbaar zijn en moeten verband houden met de beschikbaarheid (ononderbroken dienstverlening), de toegankelijkheid (voor alle gebruikers) of de betaalbaarheid (voor bepaalde categorieën van gebruikers) van de havendiensten;
- indien een bevoegde instantie in een haven of meerdere havens openbardienstverplichtingen oplegt, krijgt deze instantie de mogelijkheid om specifieke havendiensten zelf te organiseren en commercieel te exploiteren, op voorwaarde dat zij geen activiteiten verricht buiten de haven of havens waar zij openbardienstverplichtingen oplegt;
- de rechten van werknemers dienen te worden gewaarborgd en de lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om deze rechten verder te versterken in geval van een overdracht van een onderneming en het betrokken personeel van de oude onderneming;
- wanneer havenbeheerders overheidsmiddelen ontvangen, moet er een transparante boekhouding worden gevoerd om te laten zien dat de overheidsmiddelen op effectieve en passende wijze worden gebruikt;

² COM (2011)897 definitief.

- wanneer aangewezen aanbieders van havendiensten niet hebben deelgenomen aan een openbare aanbestedingsprocedure of wanneer die diensten door een interne exploitant worden verricht, moet erop worden toegezien dat de prijs van de dienst transparant en niet-discriminerend is en dat deze wordt vastgesteld op basis van normale marktvoorwaarden waarbij de totale heffing niet hoger ligt dan de totale kosten plus een redelijke winstmarge;
- havenbeheerders stellen de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur autonoom en op basis van hun eigen commerciële en investeringsstrategie vast;
- de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur kunnen worden gedifferentieerd overeenkomstig commerciële praktijken in verband met het frequent gebruik van de haven of om een efficiënter gebruik van haveninfrastructuur, de korte vaart of goede energieprestaties, dan wel energie- of koolstofefficiënt vervoer te stimuleren;
- in elke haven dient een adviescommissie van havengebruikers te worden opgericht. Deze commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van exploitanten van vaartuigen, eigenaars van vracht of andere havengebruikers die heffingen dienen te betalen voor het gebruik van haveninfrastructuur of havendiensten. Deze commissie moet worden geraadpleegd over de structuur en het niveau van de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur en, in sommige gevallen, de tarieven voor havendiensten;
- de havenbeheerder dient belanghebbenden, zoals in de haven gevestigde ondernemingen, aanbieders van havendiensten en havengebruikers, te raadplegen over aspecten zoals de coördinatie van havendiensten, verbindingen met het hinterland en administratieve procedures;
- de lidstaten zorgen ervoor dat een onafhankelijke toezichthoudende instantie toezicht uitoefent op de toepassing van deze verordening. Dat mag door een bestaande instantie gebeuren. De verschillende nationale toezichthoudende instanties dienen informatie over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen uit te wisselen en nauw samen te werken met het oog op het verlenen van wederzijdse bijstand bij de uitvoering van hun taken.

3.2 Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor het voorstel is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

3.3 Subsidiariteitsbeginsel

Bij de artikelen 58, 90 en 100 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie worden de doelstellingen van een echte interne markt in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid uitgebreid tot de havens.

De overgrote meerderheid van het handelsverkeer over zee dat wordt afgehandeld in TEN-T-havens komt voort uit handel tussen lidstaten of internationale handel. Havens hebben een duidelijke Europese functie. Ongeveer de helft van het totale volume aan goederen dat in havens wordt afgehandeld, is - over zee of over land - afkomstig uit of bestemd voor een andere lidstaat dan de lidstaat van de haven waar de goederen worden doorgevoerd³. Maatregelen van de lidstaten alleen kunnen geen gelijke marktvoorwaarden in de hele interne markt van de EU tot stand brengen, en ook kunnen de lidstaten geen maatregelen nemen om

³ Als gevolg van handelsverkeer tussen de lidstaten onderling en handelsverkeer tussen een lidstaat en een niet-EU-lidstaat via een andere lidstaat.

de prestaties te verbeteren van havens die op dezelfde trans-Europese corridor, maar in andere lidstaten liggen.

Derhalve is het voorgestelde initiatief met het oog op de interne markt, netwerkeffecten en de internationale dimensie van de havensector, en hoewel de specifieke aard van de havensector en de vaak eeuwenoude lokale geschiedenis en cultuur ervan wordt erkend, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

3.4 Evenredigheidsbeginsel

De verordening is uitsluitend van toepassing op TEN-T-zeehavens. De evenredigheid wordt gewaarborgd door te voorkomen dat onnodige regels worden opgelegd aan zeer kleine havens die geen significante rol in het Europees vervoerssysteem spelen. TEN-T-zeehavens handelen daarentegen de overgrote meerderheid van het handelsverkeer af en zijn per definitie essentieel voor de internationale handel en de handel binnen Europa, en daarmee voor de Europese interne markt en/of de cohesie binnen de EU. Voorts komen TEN-T-havens in aanmerking voor EU-financiering.

Het toepassingsgebied is niet verder beperkt tot de kernhavens om geen risico op concurrentievervalsing tussen kernhavens en andere TEN-T-havens te creëren. Bovendien zijn met het oog op een efficiënte werking van het netwerk zowel kernhavens (doorgaans hubs) als TEN-T-havens die geen kernhavens zijn nodig voor de regionale distributie.

3.5 Keuze van het rechtsinstrument

Hoewel de lidstaten en regionale en lokale overheden vanouds de belangrijkste actoren in de ontwikkeling en het beheer van haveninfrastructuur zijn, lijkt de praktijk uit te wijzen dat deze situatie geleidelijk aan het veranderen is. Vervoerders, autonome overheidsinstanties en -entiteiten en andere particuliere en openbare entiteiten zijn ook een belangrijke rol gaan spelen in de ontwikkeling, het beheer en de organisatie van havens. Daarom is het belangrijk om ervoor te zorgen dat deze wetgeving inzake toegang tot de markt voor havendiensten en financiële transparantie van havens algemeen toepasbaar is. Bovendien dient de wetgeving, om een uniforme toepassing en handhaving ervan en een gelijk speelveld in de interne markt te waarborgen, rechtstreeks verbindend te zijn in al haar onderdelen. Daarom heeft de Commissie voor een verordening gekozen als het passende rechtsinstrument voor dit voorstel. Op die manier worden extra administratieve lasten voor de lidstaten en de Commissie vermeden.

3.6 Europese Economische Ruimte

De voorgestelde verordening heeft betrekking op een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet bijgevolg worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Havens moeten volledige in naadloze logistieke en vervoersketens worden geïntegreerd om bij te dragen tot groei en een efficiëntere benutting en werking van het trans-Europese vervoersnetwerk en de interne markt. Dit vereist moderne havendiensten die bijdragen tot een efficiënt gebruik van havens en een gunstig klimaat voor investeringen in havenontwikkelingen in het licht van de huidige en toekomstige eisen op het gebied van vervoer en logistiek.
- (2) In de mededeling over de Akte voor de interne markt II⁶ heeft de Commissie eraan herinnerd dat de aantrekkingskracht van het zeevervoer afhankelijk is van de beschikbaarheid, de efficiëntie en de betrouwbaarheid van havendiensten en van aspecten zoals de transparantie van overheidsfinanciering en haventarieven, administratieve vereenvoudiging in havens en een herziening van de beperkingen op het verrichten van diensten in havens.
- (3) Het faciliteren van de toegang tot de markt voor havendiensten op het niveau van de Unie en de invoering van financiële transparantie en autonomie van zeehavens zullen de kwaliteit en de efficiëntie van de dienstverlening aan gebruikers van havens ten goede komen en bijdragen tot een gunstiger klimaat voor investeringen in havens, en daarmee bijdragen tot een verlaging van de kosten voor gebruikers en tot het bevorderen van de korte vaart en een betere afstemming tussen de zeevaart en het spoor, de binnenvaart en het wegvervoer.

⁴ PB C, , blz.

⁵ PB C, , blz.

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012).

- (4) De overgrote meerderheid van het maritieme handelsverkeer van de Unie loopt via de zeehavens die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk. Om het doel van deze verordening op evenredige wijze te verwezenlijken zonder aan andere havens onnodige lasten op te leggen, moet deze verordening van toepassing zijn op de havens van het trans-Europees vervoersnetwerk, die allemaal een belangrijke rol spelen in het Europese vervoerssysteem, hetzij omdat ze meer dan 0,1 % van de totale EU-vracht of het totale aantal passagiers afhandelen, hetzij omdat ze de regionale toegankelijkheid van insulaire of perifere gebieden verbeteren. Lidstaten kunnen ervoor kiezen deze verordening ook op andere havens toe te passen. Loodsdiensten op volle zee hebben geen rechtstreeks effect op de efficiëntie van havens, aangezien ze niet worden gebruikt om haven binnen te varen of te verlaten en derhalve niet in het toepassingsgebied van deze verordening moeten worden opgenomen.
- (5) Het doel van artikel 56 van het Verdrag betreffende werking van de Europese Unie is de beperkingen voor het vrij verrichten van diensten binnen de Unie op te heffen. Overeenkomstig artikel 58 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie moet dit worden verwezenlijkt in het kader van de bepalingen onder de titel vervoer en met name artikel 100, lid 2.
- (6) In een aantal lidstaten is het zelf verrichten van diensten, hetgeen inhoudt dat scheepvaartmaatschappijen of aanbieders van havendiensten personeel naar eigen keuze in dienst nemen en zelf havendiensten verrichten, om veiligheids- of sociale redenen gereguleerd. De belanghebbenden die door de Commissie tijdens het opstellen van haar voorstel zijn geraadpleegd, hebben erop gewezen dat het op het niveau van de Unie algemeen toestaan van het zelf verrichten van diensten aanvullende voorschriften inzake veiligheids- en sociale kwesties nodig zou maken teneinde mogelijke negatieve effecten op dit gebied te voorkomen. Het lijkt daarom passend om deze kwestie in dit stadium niet op het niveau van de Unie te reguleren en om het aan de lidstaten over te laten om het zelf verrichten van havendiensten al dan niet te reguleren. Deze verordening dient derhalve uitsluitend betrekking te hebben op het verlenen van havendiensten die tegen betaling worden verricht.
- (7) In het belang van een efficiënt, veilig en milieuverantwoord havenbeheer moet de havenbeheerder kunnen vereisen dat aanbieders van havendiensten kunnen aantonen dat ze voldoen aan de minimumvereisten om de dienst op passende wijze te verrichten. Deze minimumvereisten moeten worden beperkt tot een duidelijk omschreven reeks voorwaarden betreffende de beroepskwalificaties van de exploitanten, met inbegrip van hun opleidingsniveau, en de benodigde uitrusting, voor zover deze vereisten transparant, niet-discriminerend, objectief en relevant voor de verrichting van de havendienst zijn.
- (8) Beschikken over de noodzakelijke uitrusting moet inhouden dat de aanbieder van de havendienst deze uitrusting bezit, huurt of least en in elk geval rechtstreekse en onbetwistbare controle over de uitrusting uitoefent, zodat hij de uitrusting telkens als dat nodig is kan gebruiken.
- (9) De procedure voor het verlenen van het recht om havendiensten te verrichten moet, indien naleving van minimumeisen is vereist, transparant, objectief en niet-discriminerend zijn en moet de aanbieders van havendiensten in staat stellen om tijdig met het verrichten van hun havendiensten te beginnen.
- (10) Aangezien havens afgebakende geografische gebieden vormen, kan de toegang tot de markt in bepaalde gevallen worden beperkt vanwege een gebrek aan ruimte of omdat de beschikbare ruimte is gereserveerd voor bepaalde types activiteiten door middel van

een bestemmingsplan waarin het landgebruik op transparante wijze wordt geregeld en overeenkomstig de in de nationale wetgeving opgenomen doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening en stedenbouw.

- (11) Elk voornemen om het aantal aanbieders van havendiensten te beperken moet vooraf door de bevoegde instanties bekend worden gemaakt en moet volledig worden gemotiveerd om belangstellende partijen de mogelijkheid te bieden om opmerkingen in te dienen. De criteria voor elke beperking moeten objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.
- (12) Om open en transparant te zijn, moeten de selectieprocedure voor aanbieders van havendiensten en de resultaten ervan openbaar worden gemaakt en moeten de belangstellende partijen alle documenten ter zake ontvangen.
- (13) Indien het aantal aanbieders van havendiensten wordt beperkt, moet de selectieprocedure plaatsvinden volgens de in Richtlijn .././... [concessieopdrachten]⁷ vastgelegde beginselen en aanpak, met inbegrip van de drempel en de methode om de waarde van de opdrachten te bepalen, de definitie van materiële wijzigingen en de elementen die verband houden met de looptijd van de opdracht.
- (14) De toepassing van een openbaredienstverplichting die leidt tot een beperking van het aantal aanbieders van een havendienst hoeft alleen te worden gerechtvaardigd om redenen van algemeen belang, d.w.z. om de toegankelijkheid van de havendienst voor alle gebruikers, de beschikbaarheid van de havendienst gedurende het hele jaar of de betaalbaarheid van de havendienst voor bepaalde categorieën gebruikers te waarborgen.
- (15) Wanneer het aantal aanbieders van een havendienst moet worden beperkt, kan de beslissing daartoe door de lidstaat worden overgelaten aan een andere instantie teneinde de concurrentie te waarborgen. Elke beperking van het aantal aanbieders van een havendienst moet plaatsvinden via een open, transparante en niet-discriminerende procedure. Dit is echter niet verplicht wanneer de uitvoering van een openbaredienstverplichting rechtstreeks wordt toevertrouwd aan een bevoegde instantie of een interne exploitant.
- (16) Deze verordening sluit de mogelijkheid niet uit dat de bevoegde instanties compensatie verlenen voor de verrichting van de openbaredienstverplichtingen, mits zij de toepasselijke staatssteunregels in acht nemen. Wanneer de openbaredienstverplichtingen als diensten van algemeen belang worden beschouwd, moet worden voldaan aan het Besluit van de Commissie van 20 november 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen⁸, Verordening (EU) nr. 360/2012 van 25 april 2012 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op *de-minimis*steun verleend aan diensten van algemeen economisch belang verrichtende ondernemingen⁹ en de EU-

⁷ Voorstel voor een richtlijn betreffende de gunning van concessieopdrachten (COM/2011/897 definitief).

⁸ PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3.

⁹ PB L 114 van 26.4.2012, blz. 8.

kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst¹⁰.

- (17) De havenbeheerder mag niet discrimineren tussen aanbieders van havendiensten, en in het bijzonder niet ten gunste van een onderneming of instantie waarin hij zelf een belang heeft.
- (18) De in een lidstaat aangewezen bevoegde instantie moet de keuze hebben om zelf havendiensten met openbaredienstverplichtingen te verrichten of een interne exploitant rechtstreeks met de verrichting van deze diensten te belasten. Wanneer de bevoegde instantie ervoor opteert de diensten zelf te verrichten, kan zij daarvoor een beroep doen op eigen werknemers of op werknemers die in opdracht van die bevoegde instantie werken. Wanneer deze beperking wordt toegepast in alle TEN-T-havens op het grondgebied van een lidstaat, moet de Commissie daarvan in kennis worden gesteld. Wanneer de bevoegde instanties in een lidstaat een dergelijke keuze maken, moet de verrichting van havendiensten door de interne exploitanten worden beperkt tot de haven of havens waarvoor deze interne exploitanten zijn aangewezen. Bovendien moet op de heffingen die deze exploitanten voor havendiensten in rekening brengen toezicht worden gehouden door een onafhankelijke toezichthoudende instantie.
- (19) De lidstaten moeten de bevoegdheid behouden om een passende sociale bescherming te waarborgen voor het personeel van ondernemingen die havendiensten aanbieden. Deze verordening laat de toepassing van de sociale en arbeidsnormen van de lidstaten onverlet. In geval van een beperking van het aantal aanbieders van havendiensten moet het voor de bevoegde instanties mogelijk zijn, wanneer de sluiting van een contract voor het verrichten van havendiensten een verandering van de exploitant van de havendiensten met zich mee kan brengen, om de geselecteerde dienstverrichter te verzoeken de bepalingen van Richtlijn 2001/23/EG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen van ondernemingen of vestigingen¹¹ toe te passen.
- (20) In veel havens wordt de markttoegang voor aanbieders van vrachtafhandelings- en passagiersterminaldiensten verleend door middel van de gunning van openbare concessieopdrachten. Op dit soort opdrachten zal Richtlijn[concessieopdrachten] van toepassing zijn. Bijgevolg mag hoofdstuk II van deze verordening niet van toepassing zijn op de verrichting van vrachtafhandelings- en passagiersdiensten, maar de lidstaten moeten wel de vrijheid behouden om de voorschriften van dit hoofdstuk toch op die twee diensten toe te passen. Voor andere soorten opdrachten die door overheden worden gebruikt om toegang tot de markt voor vrachtafhandelings- en passagiersterminaldiensten te verlenen heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie bevestigd dat de bevoegde instanties bij het gunnen van deze opdrachten de beginselen van transparantie en non-discriminatie dienen na te leven. Deze beginselen zijn volledig van toepassing op de verrichting van elke havendienst.
- (21) De financiële betrekkingen tussen zeehavens die publieke middelen ontvangen en aanbieders van havendiensten enerzijds en overheden anderzijds moeten transparant worden gemaakt om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren en marktverstoringen te voorkomen. In dit verband breidt deze verordening de beginselen van transparantie

¹⁰ PB C 8 van 11.01.2012.

¹¹ PB L 82 van 22.3.2001, blz. 16.

van financiële betrekkingen, zoals omschreven in Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen¹², uit naar andere categorieën van adressaten, waarbij het toepassingsgebied ervan onverlet wordt gelaten.

- (22) Aan havenbeheerders die publieke middelen ontvangen en tevens als dienstverrichter optreden, moet de verplichting worden opgelegd om gescheiden boekhoudingen te voeren voor de activiteiten die zij uitvoeren in hun hoedanigheid van havenbeheerder en de activiteiten die zij uitvoeren op concurrerende basis, teneinde een gelijk speelveld en transparantie inzake de besteding van overheidsmiddelen te creëren en marktverstoringen te voorkomen. In ieder geval moet de naleving van de staatssteunregels worden verzekerd.
- (23) Bij heffingen voor havendiensten die worden opgelegd door aanbieders van havendiensten die niet zijn aangewezen volgens een open, transparante en niet-discriminerende procedure is het risico op prijsmisbruik groter vanwege de monopolie- of oligopoliesituatie waarin zij zich bevinden en omdat hun markt niet kan worden betwist. Hetzelfde geldt voor heffingen die worden toegepast door interne exploitanten als bedoeld in deze verordening. Voor dergelijke diensten moeten, bij ontstentenis van eerlijke marktmechanismen, regelingen worden vastgesteld die waarborgen dat de heffingen die deze aanbieders instellen een weerspiegeling zijn van de normale omstandigheden in de desbetreffende markt en op transparante en niet-discriminerende wijze zijn bepaald.
- (24) Om efficiënt te zijn moeten de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur van elke afzonderlijke haven op transparante en autonome wijze zijn vastgesteld in overeenstemming met de eigen commerciële en investeringsstrategie van de haven.
- (25) Differentiatie van de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur moet worden toegestaan om de korte vaart te bevorderen en vaartuigen aan te trekken waarvan de milieuprestaties of de energie- en koolstofefficiëntie van de vervoersactiviteiten, in het bijzonder van de off-shore- of on-shore-zeevervoersactiviteiten, beter zijn dan het gemiddelde. Dit moet bijdragen tot de verwezenlijking van het milieu- en klimaatbeleid en de duurzame ontwikkeling van de haven en haar omgeving, voornamelijk door de ecologische voetafdruk van de vaartuigen die de haven aandoen en er voor anker liggen te helpen drukken.
- (26) Havens moeten over toereikende faciliteiten beschikken om ervoor te zorgen dat de havengebruikers die een heffing voor het gebruik van haveninfrastructuur en/of een heffing voor havendiensten dienen te betalen, worden geraadpleegd bij de vaststelling of wijziging van de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur of havendiensten. De havenbeheerders moeten ook regelmatig overleg plegen met andere belanghebbenden over belangrijke onderwerpen die verband houden met de gezonde ontwikkeling van de haven, de werking van de haven en haar mogelijkheden om economische activiteiten aan te trekken en te genereren, zoals de coördinatie van havendiensten binnen het havengebied en de efficiëntie van de hinterlandverbindingen en de administratieve procedures in de haven.

¹²

PB L 318 van 17.11.2006, blz.17.

- (27) Met het oog op een goede en effectieve werking van deze verordening moet in elke lidstaat een onafhankelijk toezichthoudende instantie worden aangewezen. Die opdracht mag aan een reeds bestaande instantie worden toevertrouwd.
- (28) De verschillende toezichthoudende instanties moeten informatie over hun werkzaamheden uitwisselen en samenwerken om een uniforme toepassing van deze verordening te waarborgen.
- (29) Teneinde bepaalde niet-essentiële elementen van deze verordening aan te vullen en te wijzigen, en met name om de uniforme toepassing van milieuheffingen te bevorderen, de samenhang van de milieuheffingen in de hele Unie te versterken en gemeenschappelijke heffingsbeginselen ter bevordering van de korte vaart toe te passen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen inzake de gemeenschappelijke classificatie van vaartuigen, brandstoffen en typen activiteiten op basis waarvan de heffingen voor het gebruik van haveninfrastructuur kunnen worden gedifferentieerd en inzake de gemeenschappelijke heffingsbeginselen voor het vaststellen van die heffingen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen verricht, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (30) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot passende regelingen voor de uitwisseling van informatie tussen onafhankelijke toezichthoudende instanties. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹³.
- (31) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk zorgen voor de modernisering van havendiensten en de randvoorwaarden creëren om de noodzakelijke investeringen aan te trekken in alle havens van het trans-Europees vervoersnetwerk, onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, gezien de Europese dimensie en de internationale en grensoverschrijdende aard van haven- en daaraan gerelateerde maritieme activiteiten, en dus, vanwege de noodzaak om gelijke concurrentievoorwaarden op Europees niveau tot stand te brengen, beter op EU-niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen, in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (32) De onderhavige verordening eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

¹³ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I – Onderwerp, toepassingsgebied en definities

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze verordening worden vastgesteld:
 - (a) een duidelijk kader voor toegang tot de markt voor havendiensten;
 - (b) gemeenschappelijke voorschriften inzake de financiële transparantie en door beheerders of aanbieders van havendiensten toe te passen heffingen.
2. Deze verordening is van toepassing op de verrichting van de volgende categorieën van havendiensten, hetzij binnen havengebieden, hetzij op waterwegen van en naar havens:
 - (a) bunkering;
 - (b) vrachtafhandeling;
 - (c) baggeren;
 - (d) afmeren;
 - (e) passagiersdiensten;
 - (f) havenontvangstvoorzieningen;
 - (g) loodsen; en
 - (h) slepen.
3. Deze verordening is van toepassing op alle zeehavens die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk, als omschreven in bijlage I bij Verordening XXX [verordening betreffende de richtsnoeren inzake het TEN-T].
4. De lidstaten mogen deze verordening ook toepassen op andere zeehavens. Indien lidstaten besluiten om deze verordening toe te passen op andere zeehavens, stellen zij de Commissie in kennis van hun besluit.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. "bunkering": de levering van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van vaartuigen of de algemene en specifieke energievoorziening aan boord van een afgemeerd vaartuig;
2. "vrachtafhandelingsdiensten": de organisatie en behandeling van vracht tussen het vaartuig dat de vracht vervoert en de wal, voor de invoer, uitvoer of doorvoer van de vracht, met inbegrip van de verwerking, het vervoer en de tijdelijke opslag van de vracht in de desbetreffende vrachtafhandelingsterminal, en rechtstreeks gerelateerd aan het vervoer van de vracht, maar met uitzondering van de opslag, ontmanteling, herverpakking of enige andere dienst met toevoegende waarde die verband houdt met de afgehandelde vracht;

3. "baggeren": het verwijderen van zand, slib of andere materie van de bodem van een waterweg om vaartuigen toegang tot die haven te verschaffen, met inbegrip van zowel initiële verwijdering (kapitaalbaggerwerken) als onderhoudsbaggerwerken om de waterweg toegankelijk te houden;
4. "essentiële haveninstallatie": een installatie waarvoor geldt dat de toegang ertoe onontbeerlijk is om een havendienst te kunnen verrichten en die in normale marktomstandigheden niet kan worden gereproduceerd;
5. "havenbeheerder": een publieke of particuliere instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, aan de nationale wetgeving of rechtsinstrumenten de doelstelling ontleent om de haveninfrastructuur, het havenverkeer, de coördinatie en, voor zover van toepassing, de controle van de werkzaamheden van de in de betrokken haven aanwezige exploitanten te beheren;
6. "afmeren": het aan- en afmeren van een vaartuig dat met een anker of op een andere manier moet worden vastgemaakt aan de kade in de haven of in de waterweg die toegang tot de haven verschaft;
7. "passagiersdiensten": de organisatie van de afhandeling van passagiers tussen het vaartuig waarop ze worden vervoerd en de wal, met inbegrip van de verwerking van persoonsgegevens en het vervoer van de passagiers binnen de desbetreffende passagiersterminal;
8. "loodsen": het begeleiden van een vaartuig door een loods of loodstation met het oog op het veilig in of uit varen van de waterweg naar de haven door het vaartuig;
9. "heffing op het gebruik van haveninfrastructuur": een vergoeding die wordt geïnd en direct of indirect ten goede komt aan de havenbeheerder en die door de exploitanten van vaartuigen of eigenaars van vracht wordt betaald voor het gebruik van installaties en diensten die het voor vaartuigen mogelijk maken om de haven in en uit te varen, met inbegrip van waterwegen die toegang tot de haven bieden, en om toegang te verkrijgen tot de verwerking van passagiers en vracht;
10. "havenontvangstvoorziening": iedere vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is voor de ontvangst van scheepsafval of ladingresiduen als omschreven in Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen¹⁴;
11. "heffing op havendiensten": een vergoeding die wordt geïnd door de aanbieder van havendiensten en wordt betaald door de gebruiker van de desbetreffende diensten;
12. "havendienstovereenkomst": een formele en wettelijk bindende overeenkomst tussen een aanbieder van havendiensten en een bevoegde instantie in het kader waarvan deze instantie na een procedure om het aantal aanbieders van havendiensten te beperken een aanbieder van havendiensten aanwijst;
13. "aanbieder van havendiensten": elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen betaling een of meer van de in artikel 1, lid 2, bedoelde categorieën van havendiensten verricht of wenst te verrichten;
14. "openbardienstverplichting": een verplichting die is omschreven of vastgesteld om de verrichting te waarborgen van havendiensten in het algemeen belang die een

¹⁴ PB L 332 van 28.12.2000, blz 81.

exploitant, indien hij zijn eigen commerciële belangen zou volgen, niet of niet in dezelfde mate of tegen dezelfde voorwaarden op zich zou nemen;

15. "korte vaart": de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen met een kustlijn langs omsloten zeeën die aan Europa grenzen;
16. "zeehaven": een uit land en water bestaand gebied met terreinen en voorzieningen die voornamelijk dienen voor de ontvangst van schepen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van die goederen en het in- en ontschepen van passagiers, evenals enige andere infrastructuur die voor vervoersexploitanten in het havengebied noodzakelijk is;
17. "slepen": met behulp van een sleepboot aan een vaartuig bijstand bieden bij het manoeuvreren met het oog op het veilig in of uit varen van de haven;
18. "waterweg naar de haven": een toegang over het water tot de haven vanaf de open zee, zoals toegangsvaarwegen, vaargeulen, rivieren, zeekanalen en fjorden.

HOOFDSTUK II – Markttoegang

Artikel 3

Vrij verrichten van diensten

1. De vrijheid om diensten te verrichten in zeehavens die onder deze verordening vallen is van toepassing op in de Unie gevestigde aanbieders van havendiensten onder de in dit hoofdstuk omschreven voorwaarden.
2. Aanbieders van havendiensten hebben toegang tot essentiële haveninstallaties voor zover dit noodzakelijk is om hun werkzaamheden uit te voeren. De toegangsvoorwaarden zijn billijk, redelijk en niet-discriminerend.

Artikel 4

Minimumeisen aan het verrichten van havendiensten

1. Havenbeheerders kunnen eisen dat aanbieders van havendiensten voldoen aan minimumeisen voor de verrichting van de desbetreffende havendienst.
2. De in lid 1 bedoelde minimumeisen mogen, indien van toepassing, alleen betrekking hebben op:
 - (a) de beroepskwalificaties van de havendienstverrichter, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de havendienstverrichter effectief en permanent beheren;
 - (b) de uitrusting die nodig is om de desbetreffende havendienst te verrichten in normale en veilige omstandigheden en het vermogen om deze uitrusting adequaat te onderhouden;
 - (c) de naleving van eisen ten aanzien van de maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of de toegang tot de haven, de installaties, uitrusting en personen;
 - (d) de naleving van lokale, nationale, uniale en internationale milieueisen.
3. De minimumeisen zijn transparant, niet-discriminerend, objectief en relevant voor de categorie en aard van de betrokken havendiensten.

4. Indien de minimumeisen specifieke lokale kennis of bekendheid met lokale omstandigheden omvatten, waarborgt de havenbeheerder de toegang tot de nodige opleiding, tegen transparante en niet-discriminerende voorwaarden, tenzij de lidstaat de toegang tot de nodige opleiding waarborgt.
5. In de in lid 1 bedoelde gevallen zijn de in lid 2 bedoelde minimumeisen en de procedure voor het verlenen van het recht om met inachtneming van deze eisen havendiensten te verrichten door de havenbeheerder bekendgemaakt vóór 1 juli 2015, of, voor minimumeisen die van kracht worden na die datum, ten minste drie maanden voorafgaand aan de datum waarop deze minimumeisen van kracht worden. Aanbieders van havendiensten worden van tevoren in kennis gesteld van wijzigingen in de criteria en de procedure.

Artikel 5

Procedure om de naleving van de minimumeisen te waarborgen

1. De havenbeheerders behandelt aanbieders van havendiensten gelijk en handelt op transparante wijze.
2. De havenbeheerder verleent of weigert het recht om havendiensten te verrichten op grond van de overeenkomstig artikel 4 vastgestelde minimumeisen binnen een maand na de ontvangst van een verzoek om verlening van een dergelijk recht. Weigeringen worden naar behoren gemotiveerd op basis van objectieve, transparante, niet-discriminerende en evenredige criteria.
3. Beperkingen van de duur van het overeenkomstig lid 2 gegeven besluit kunnen uitsluitend worden gerechtvaardigd om redenen die verband houden met het type en de aard van de havendienst.

Artikel 6

Beperkingen van het aantal aanbieders van havendiensten

1. In afwijking van artikel 3 kan de havenbeheerder het aantal aanbieders van een havendienst voor een gegeven havendienst beperken om een of meerdere van de volgende redenen:
 - (a) de schaarste of het gereserveerde gebruik van de beschikbare ruimte, op voorwaarde dat de havenbeheerder kan aantonen dat die ruimte een essentiële haveninstallatie vormt en dat de beperking in overeenstemming is met een formeel bestemmingsplan voor de haven dat is goedgekeurd door de havenbeheerder en, indien van toepassing, door een andere op grond van de nationale regelgeving bevoegde instantie;
 - (b) de openbaredienstverplichtingen als bedoeld in artikel 8 indien het ontbreken van beperkingen de levering van aan aanbieders van havendiensten opgelegde verplichtingen kan belemmeren.
2. De havenbeheerder maakt voorstellen om lid 1 toe te passen ten minste zes maanden van tevoren bekend, samen met de redenen daarvoor, teneinde belangstellende partijen de kans te geven om binnen een redelijke termijn opmerkingen te formuleren.
3. De havenbeheerder maakt het genomen besluit bekend.
4. Wanneer een havenbeheerder zelf of via een juridisch zelfstandige entiteit waarover hij rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap uitoefent havendiensten verricht, kan

de lidstaat het nemen van een besluit tot beperking van het aantal aanbieders van havendiensten delegeren aan een instantie die onafhankelijk is van de havenbeheerder. Indien de lidstaat het nemen van een besluit tot beperking van het aantal aanbieders van havendiensten aan een dergelijke instantie toevertrouwt, mag het aantal aanbieders niet kleiner zijn dan twee.

Artikel 7

Procedure voor het beperken van het aantal aanbieders van havendiensten

1. Elke beperking van het aantal aanbieders van een havendienst overeenkomstig artikel 6 wordt voorafgegaan door een selectieprocedure die openstaat voor alle belangstellende partijen en die niet-discriminerend en transparant is.
2. Indien de geschatte waarde van de havendienst hoger is dan de in lid 3 omschreven drempelwaarde, zijn de voorschriften inzake de gunningsprocedure, de procedurele waarborgen en de maximale looptijd van de concessies als omschreven in Richtlijn .../... [concessieopdrachten] van toepassing.
3. De drempelwaarde en de methode om de waarde van de havendienst te bepalen zijn die van de desbetreffende en toepasselijke bepalingen van Richtlijn .../... [concessieopdrachten].
4. De geselecteerde aanbieder of aanbieders en de havenbeheerder sluiten een havendienstovereenkomst.
5. Voor de toepassing van deze verordening wordt een materiële wijziging in de zin van Richtlijn .../... [concessieopdrachten] van de bepalingen van een havendienstovereenkomst tijdens de looptijd ervan beschouwd als een nieuwe havendienstovereenkomst, waardoor een nieuwe procedure als bedoeld in lid 2 vereist is.
6. In de in artikel 9 bedoelde gevallen zijn de leden 1 tot en met 5 van dit artikel niet van toepassing.
7. Deze verordening doet geen afbreuk aan Richtlijn .../... [concessieopdrachten]¹⁵, Richtlijn .../...[openbare diensten]¹⁶ en Richtlijn .../... [overheidsopdrachten]¹⁷.

Artikel 8

Openbaredienstverplichtingen

1. De lidstaten kunnen besluiten om aan havendiensten gerelateerde openbaredienstverplichtingen op te leggen om het volgende te waarborgen:
 - (a) de beschikbaarheid van de dienst zonder onderbrekingen tijdens de dag, de nacht, de week en het jaar;
 - (b) de beschikbaarheid van de dienst voor alle gebruikers;
 - (c) de betaalbaarheid van de dienst voor bepaalde categorieën van gebruikers.

¹⁵ Voorstel voor een richtlijn betreffende de gunning van concessieopdrachten (COM 2011) 897 final.

¹⁶ Voorstel voor een richtlijn betreffende het gunnen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (COM(2011) 0895 final).

¹⁷ Voorstel voor een richtlijn betreffende het gunnen van overheidsopdrachten (COM/2011/0896 final).

2. De in lid 1 bedoelde verplichtingen zijn duidelijk omschreven, transparant, niet-discriminerend en controleerbaar en waarborgen gelijke toegang voor alle in de Unie gevestigde aanbieders van havendiensten.
3. De lidstaten wijzen bevoegde instanties aan om op hun grondgebied dergelijke openbaredienstverplichtingen op te leggen. De havenbeheerder kan de bevoegde instantie zijn.
4. Indien de overeenkomstig lid 3 aangewezen bevoegde instantie een andere is dan de havenbeheerder, oefent die bevoegde instantie de bevoegdheden uit waarin de artikelen 6 en 7 voorzien met betrekking tot de beperking van het aantal aanbieders van havendiensten op basis van openbaredienstverplichtingen.
5. Indien een bevoegde instantie besluit openbaredienstverplichtingen op te leggen in alle zeehavens in een lidstaat die onder deze verordening vallen, stelt zij de Commissie in kennis van die verplichtingen.
6. In geval van een verstoring van havendiensten waarvoor openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd of wanneer er een direct risico op een dergelijke situatie bestaat, kan de bevoegde instantie een noodmaatregel treffen. De noodmaatregel kan de vorm aannemen van een directe gunning om de dienst voor een termijn van maximaal een jaar aan een andere aanbieder toe te wijzen. In deze tijdsperiode start de bevoegde instantie een nieuwe procedure om een aanbieder van een havendienst te selecteren overeenkomstig artikel 7 of past zij artikel 9 toe.

Artikel 9 **Interne exploitant**

1. In de gevallen als bedoeld in artikel 6, lid 1, onder b), kan de bevoegde instantie besluiten om een havendienst waarvoor openbaredienstverplichtingen gelden zelf te verrichten of om deze verplichtingen direct op te leggen aan een juridisch zelfstandige entiteit waarover zij een zeggenschap uitoefent die vergelijkbaar is met de zeggenschap die zij uitoefent over haar diensten. In dat geval wordt de aanbieder van de havendienst voor de toepassing van deze verordening als een interne exploitant beschouwd.
2. De bevoegde instantie wordt alleen geacht zeggenschap over een juridisch zelfstandige entiteit uit te oefenen die vergelijkbaar is met de zeggenschap die zij over haar eigen diensten uitoefent indien zij een beslissende invloed uitoefent op zowel de strategische doelstellingen als de belangrijke beslissingen van de gecontroleerde rechtspersoon.
3. De interne exploitant mag de hem toegewezen havendienst slechts uitvoeren in de haven(s) waarvoor hij als aanbieder van havendiensten is aangewezen.
4. Indien een bevoegde instantie besluit om lid 1 toe te passen in alle zeehavens in een lidstaat die onder deze verordening vallen, stelt zij de Commissie hiervan in kennis.
5. Het onderhavige artikel laat Richtlijn .../... [concessieopdrachten] onverlet.

Artikel 10 **Waarborging van werknemersrechten**

1. Deze verordening laat de toepassing van de sociale en arbeidsregelgeving van de lidstaten onverlet.

2. Onverminderd het nationale recht en het Unierecht, met inbegrip van collectieve arbeidsovereenkomsten tussen sociale partners, kunnen havenbeheerders verlangen dat de aangewezen aanbieder van havendiensten die is geselecteerd volgens de procedure van artikel 7, indien deze aanbieder een andere is dan de gevestigde aanbieder van havendiensten, personeel dat eerder door de gevestigde aanbieder van de havendiensten in dienst is genomen de rechten verleent waarover ze zouden beschikken indien er een overdracht in de zin van Richtlijn 2001/23/EG had plaatsgevonden.
3. Indien havenbeheerders van aanbieders van havendiensten verlangen dat zij voldoen aan bepaalde sociale normen met betrekking tot de verrichting van de desbetreffende havendiensten, worden in de aanbestedingsdocumenten en de havendienstovereenkomsten de betrokken personeelsleden opgesomd en transparante details verstrekt over hun contractuele rechten en de voorwaarden waaronder werknemers geacht worden te zijn verbonden aan de havendiensten.

Artikel 11

Vrijstelling

Dit hoofdstuk en de overgangsbepalingen van artikel 24 zijn niet van toepassing op vrachtafhandelings- en passagiersdiensten.

HOOFDSTUK III – Financiële transparantie en autonomie

Artikel 12

Transparantie van financiële betrekkingen

1. De financiële betrekkingen tussen overheden en een havenbeheerder die publieke middelen ontvangt, worden op transparante wijze in de boekhouding weerspiegeld om een duidelijk beeld te verschaffen over:
 - (a) de rechtstreekse toekenning van publieke middelen door overheden aan de betrokken havenbeheerder;
 - (b) de toekenning van publieke middelen door overheden via overheidsbedrijven of openbare financiële instellingen; en
 - (c) de besteding van deze publieke middelen aan de doelen waarvoor ze zijn toegewezen.
2. Indien de havenbeheerder die publieke middelen ontvangt zelf havendiensten verricht, houdt hij gescheiden boekhoudingen bij voor elke afzonderlijke havendienst, op een zodanige wijze dat:
 - (a) alle kosten en opbrengsten, op grond van consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie, correct worden toegerekend; en
 - (b) de beginselen inzake kostprijsadministratie volgens welke de gescheiden boekhoudingen worden gevoerd, duidelijk zijn vastgelegd.
3. De in lid 1 bedoelde publieke middelen omvatten aandelenkapitaal of kapitaalmiddelen van dezelfde aard als aandelenkapitaal, niet of slechts onder bepaalde omstandigheden terug te betalen subsidies, verstrekte leningen, met inbegrip van overdisposities en voorschotten op kapitaalinbreng, door overheden aan

de havenbeheerder verstrekte garanties, uitgekeerd dividend en ingehouden winst en elke andere vorm van financiële overheidssteun.

4. De havenbeheerder zorgt ervoor dat de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde gegevens over de financiële betrekkingen gedurende vijf jaar, gerekend vanaf het einde van het boekjaar waarop de gegevens betrekking hebben, ter beschikking blijven van de Commissie en de bevoegde onafhankelijke toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 17.
5. De havenbeheerder stelt de Commissie en de bevoegde onafhankelijke toezichthoudende instantie op verzoek alle aanvullende informatie ter beschikking die zij noodzakelijk achten voor een grondige analyse van de ingediende gegevens en om te beoordelen of deze verordening wordt nageleefd. De informatie wordt verstrekt binnen twee maanden na de datum van het verzoek.
6. Havenbeheerders die in voorgaande boekjaren geen publieke middelen hebben ontvangen, maar in een bepaald boekjaar begunstigden van publieke middelen worden, passen de leden 1 en 2 toe vanaf het boekjaar volgend op het jaar waarin de overdracht van de publieke middelen plaatsvindt.
7. Indien publieke middelen worden betaald als vergoeding voor een openbaredienstverplichting, worden ze afzonderlijk verantwoord in de desbetreffende boekhouding en mogen ze niet worden overgedragen aan een andere dienst of bedrijfsactiviteit.

Artikel 13

Heffingen op havendiensten

1. Heffingen voor diensten die worden verleend door een interne exploitant als bedoeld in artikel 9 en heffingen die worden opgelegd door aanbieders van havendiensten wanneer het aantal aanbieders is beperkt en die niet op basis van open, transparante en niet-discriminerende procedures zijn aangewezen, worden op transparante en niet-discriminerende wijze vastgesteld. Het niveau van deze heffingen vormt een weerspiegeling van de normale omstandigheden in de desbetreffende markt en de heffingen worden zodanig vastgesteld dat ze gemiddeld niet hoger zijn dan de gemiddelde kosten van het verrichten van de dienst plus een redelijke winstmarge.
2. De betaling van deze heffingen kan worden geïntegreerd in andere betalingen, zoals de betalingen van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur. In dat geval zorgen de aanbieder van de havendiensten en, voor zover van toepassing, de havenbeheerder ervoor dat het bedrag van de heffing op de havendienst gemakkelijk identificeerbaar is voor de gebruiker van de havendienst.
3. De aanbieder van de havendiensten stelt de bevoegde onafhankelijke toezichthoudende instantie als bedoeld in artikel 17 op verzoek informatie ter beschikking over de elementen die als basis dienen voor het bepalen van de structuur en het niveau van de heffingen op havendiensten die binnen het toepassingsgebied van lid 1 van dit artikel vallen. Deze informatie omvat de methode die is gebruikt om de heffingen op havendiensten voor het gebruik van installaties en diensten vast te stellen.

Heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur

1. De havenbeheerder legt een heffing op het gebruik van haveninfrastructuur op. Deze heffing verhindert niet dat aanbieders van havendiensten die gebruikmaken van haveninfrastructuur heffingen op havendiensten opleggen.
2. De betaling van de heffing op het gebruik van haveninfrastructuur kan worden geïntegreerd in andere betalingen, zoals de betalingen van de heffingen op havendiensten. In dat geval zorgt de havenbeheerder ervoor dat het bedrag van de heffing op het gebruik van haveninfrastructuur gemakkelijk identificeerbaar blijft voor de gebruiker van de haveninfrastructuur.
3. Om bij te dragen tot een efficiënt systeem voor het opleggen van heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur, worden de structuur en het niveau van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur op autonome wijze vastgesteld door de havenbeheerder op basis van zijn eigen commerciële strategie en investeringsplan en als weerspiegeling van de concurrerende omstandigheden op de desbetreffende markt en overeenkomstig de regels inzake staatssteun.
4. Onverminderd lid 3, mogen heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur worden gedifferentieerd overeenkomstig commerciële praktijken ten aanzien van frequente gebruikers of om een efficiënter gebruik van de haveninfrastructuur, de korte vaart of goede milieuprestaties, dan wel energie- of koolstofefficiënt vervoer te bevorderen. De criteria voor een dergelijke differentiatie zijn relevant, objectief, transparant, niet-discriminerend in overeenstemming met de regelgeving inzake mededinging. Alle betrokken gebruikers kunnen onder dezelfde voorwaarden een beroep doen op de resulterende differentiatie.
5. De Commissie is bevoegd om in voorkomend geval overeenkomstig de in artikel 21 bedoelde procedure gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de gemeenschappelijke classificatie van vaartuigen, brandstoffen en typen activiteiten op basis waarvan de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur kunnen worden gedifferentieerd, en met betrekking tot gemeenschappelijke heffingsbeginselen voor heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur.
6. De havenbeheerder stelt de gebruikers van de haven en de vertegenwoordigers of verenigingen van havengebruikers in kennis van de structuur van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur en de criteria die zijn gehanteerd om het niveau ervan vast te stellen, met inbegrip van de totale kosten en inkomsten die als basis dienen voor het bepalen van de structuur en het niveau van de heffingen. Hij stelt gebruikers van haveninfrastructuur ten minste drie maanden van tevoren in kennis van wijzigingen in het niveau van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur of in de structuur van de heffingen of de criteria die zijn gehanteerd om het niveau ervan vast te stellen.
7. De havenbeheerder stelt de Commissie en de bevoegde onafhankelijke toezichthoudende instantie op verzoek de in artikel 4 bedoelde informatie ter beschikking, alsmede gedetailleerde informatie over de kosten en inkomsten die als basis hebben gediend voor het bepalen van de structuur en het niveau van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur en de gebruikte methode om het niveau van die heffingen voor het gebruik van installaties en diensten waarop deze betrekking hebben vast te stellen.

HOOFDSTUK IV – Algemene en slotbepalingen

Artikel 15

Raadpleging van havengebruikers

1. De havenbeheerder stelt een commissie in van vertegenwoordigers van exploitanten van vaartuigen, eigenaars van vracht of andere havengebruikers die een heffing op het gebruik van haveninfrastructuur en/of een heffing op een havendienst dienen te betalen. Deze commissie wordt de "adviescommissie van havengebruikers" genoemd.
2. De havenbeheerder raadpleegt de adviescommissie van havengebruikers jaarlijks, voorafgaand aan de vaststelling van de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur, over de structuur en het niveau van deze heffingen. De aanbieders van havendiensten als bedoeld in de artikelen 6 en 9 raadplegen de adviescommissie van havengebruikers jaarlijks, voorafgaand aan de vaststelling van de heffingen op havendiensten, over de structuur en het niveau van deze heffingen. De havenbeheerder verstrekt toereikende faciliteiten voor deze raadpleging en wordt door de aanbieders van havendiensten in kennis gesteld van de resultaten van de raadpleging.

Artikel 16

Raadpleging van andere belanghebbenden

1. De havenbeheerder raadpleegt regelmatig belanghebbenden, zoals in de haven gevestigde ondernemingen, aanbieders van havendiensten, exploitanten van vaartuigen, eigenaars van vracht, exploitanten van vervoer over land en overheidsinstanties die in het havengebied actief zijn, over het volgende:
 - (a) de coördinatie van havendiensten binnen het havengebied;
 - (b) maatregelen om de hinterlandverbindingen te verbeteren en, voor zover van toepassing, maatregelen om de efficiëntie van spoor- en waterwegverbindingen te bevorderen en te verbeteren;
 - (c) de efficiëntie van de administratieve procedures in de haven en, indien van toepassing, maatregelen om deze te vereenvoudigen.

Artikel 17

Onafhankelijke toezichthoudende instantie

1. De lidstaten zorgen ervoor dat een onafhankelijke toezichthoudende instantie toezicht uitoefent op de toepassing van deze verordening in alle zeehavens op het grondgebied van de lidstaten die onder deze verordening vallen.
2. De onafhankelijke toezichthoudende instantie is een juridisch zelfstandige entiteit en is functioneel onafhankelijk van havenbeheerders en aanbieders van havendiensten. Lidstaten die de eigendom van of de zeggenschap over havens of havenbeheerders behouden, zorgen voor een daadwerkelijke structurele scheiding tussen de in deze verordening omschreven toezichthoudende taken en de met eigendom of zeggenschap verband houdende activiteiten. De onafhankelijke toezichthoudende instantie oefent haar bevoegdheden onpartijdig en op transparante wijze uit en met inachtneming van de vrijheid van ondernemen.

3. De onafhankelijke toezichthoudende instantie neemt klachten die zijn ingediend door partijen met een rechtmatig belang en geschillen die aan haar zijn voorgelegd in verband met de toepassing van deze verordening in behandeling.
4. Indien een geschil ontstaat tussen in verschillende lidstaten gevestigde partijen, is de onafhankelijke toezichthoudende instantie van de lidstaat van de haven waar het geschil verondersteld wordt te zijn ontstaan bevoegd om het geschil te beslechten.
5. De onafhankelijke toezichthoudende instantie heeft het recht om havenbeheerders, aanbieders van havendiensten en havengebruikers te verplichten om alle informatie te verstrekken die nodig is om toezicht op de toepassing van deze verordening te kunnen houden.
6. De onafhankelijke toezichthoudende instantie kan op eigen initiatief of op verzoek van een bevoegde instantie in de lidstaat adviezen uitbrengen over alle kwesties die verband houden met de toepassing van deze verordening.
7. De onafhankelijke toezichthoudende instantie kan de betrokken adviescommissie van havengebruikers raadplegen over de behandeling van klachten of de beslechting van geschillen.
8. De besluiten van de onafhankelijke toezichthoudende instantie hebben bindende rechtsgevolgen, rechterlijke toetsing onverlet latend.
9. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk op 1 juli 2015 de identiteit van de onafhankelijke toezichthoudende instantie mee, en vervolgens elke wijziging daarvan. De Commissie maakt de lijst van onafhankelijke toezichthoudende instanties bekend en werkt deze bij op haar website.

Artikel 18

Samenwerking tussen onafhankelijke toezichthoudende instanties

1. De onafhankelijke toezichthoudende instanties wisselen informatie uit over hun werkzaamheden en besluitvormingsbeginselen en -praktijken teneinde een uniforme tenuitvoerlegging van deze verordening te vergemakkelijken. Voor dit doel nemen zij deel aan en werken zij samen in een netwerk dat op regelmatige tijdstippen en ten minste eenmaal per jaar bijeenkomt. De Commissie neemt deel aan, coördineert en ondersteunt de werkzaamheden van het netwerk.
2. De onafhankelijke toezichthoudende instanties werken nauw samen met het oog op het verlenen van wederzijdse bijstand bij de uitvoering van hun taken, waaronder het verrichten van het benodigde onderzoek in het kader van de behandeling van klachten en de beslechting van geschillen waarbij havens in verschillende lidstaten zijn betrokken. Voor dit doel stelt een onafhankelijke toezichthoudende instantie aan een andere onafhankelijke toezichthoudende instantie, na een gemotiveerd verzoek daartoe, de informatie ter beschikking die voor die instantie nodig heeft om haar verantwoordelijkheden krachtens deze verordening te vervullen.
3. De lidstaten zorgen ervoor dat de onafhankelijke toezichthoudende instanties de Commissie, na een met redenen omkleed verzoek, de informatie verstrekken die zij nodig heeft om haar taken te vervullen. De door de Commissie gevraagde informatie dient in evenredig te zijn met die taken.
4. Wanneer informatie door de onafhankelijke toezichthoudende instantie in overeenstemming met de nationale en EU-regelgeving betreffende vertrouwelijke bedrijfsgegevens als vertrouwelijk wordt beschouwd, garanderen de andere

onafhankelijke toezichthoudende instanties en de Commissie het vertrouwelijke karakter van de verstrekte informatie. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het geschil waarop het verzoek betrekking heeft.

5. Op basis van de ervaringen van de onafhankelijke toezichthoudende instanties en de werkzaamheden van het netwerk als bedoeld in lid 1, en met het oog op een efficiënte samenwerking, kan de Commissie gemeenschappelijke beginselen voor passende regelingen voor de informatie-uitwisseling tussen de onafhankelijke toezichthoudende instanties vaststellen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 19

Beroep

1. Elke partij met een rechtmatig belang heeft het recht om beroep aan te tekenen tegen de besluiten of afzonderlijke maatregelen die krachtens deze verordening door de bevoegde instanties, de havenbeheerder of de onafhankelijke toezichthoudende instantie worden genomen bij een beroepsinstantie die onafhankelijk is van de betrokken partijen. Deze beroepsinstantie kan een rechtbank zijn.
2. Wanneer de in lid 1 genoemde beroepsinstantie geen rechtscollege is, moeten haar beslissingen altijd schriftelijk worden gemotiveerd. De besluiten van de beroepsinstantie kunnen ook worden getoetst door een nationale rechtbank.

Artikel 20

Sancties

De lidstaten stellen de regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op schendingen van de bepalingen van deze verordening en nemen alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de bepalingen worden uitgevoerd. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten delen de Commissie de desbetreffende bepalingen uiterlijk op 1 juli 2015 mee en stellen haar onverwijld in kennis van alle eventuele latere wijzigingen.

Artikel 21

Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt overeenkomstig de voorwaarden van dit artikel verleend aan de Commissie.
2. De in artikel 14 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor onbepaalde tijd.
3. De in artikel 14 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of door de Raad worden ingetrokken. Een besluit tot intrekking maakt een einde aan de bevoegdheidsdelegatie die in het besluit wordt vermeld. Dit treedt in werking op de dag volgend op de publicatie van dat besluit in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of een latere datum die daarin nader wordt bepaald. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een gedelegeerde handeling uit hoofde van artikel 14 treedt uitsluitend in werking als geen bezwaar is geuit door het Europees Parlement of de Raad binnen een periode van 2 maanden na de mededeling van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad of wanneer het Europees Parlement en de Raad de Commissie, vóór het verstrijken van die periode, ervan in kennis hebben gesteld dat zij geen bezwaar zullen uiten. Deze periode kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met 2 maanden worden verlengd.

Artikel 22

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 23

Verslag

De Commissie brengt binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de effecten van de verordening, desgevallend vergezeld van relevante voorstellen.

Artikel 24

Overgangsbepalingen

1. Havendienstenovereenkomsten die vóór [datum van de vaststelling van de verordening] zijn gesloten met op basis van een open, transparante en niet-discriminerende procedure geselecteerde aanbieders van havendiensten en die ook anderszins in overeenstemming zijn met de voorschriften van deze verordening, blijven geldig tot hun vervaldatum.
2. Havendienstenovereenkomsten die vóór [datum van de vaststelling van de verordening] zijn gesloten en niet voldoen aan de voorwaarden van lid 1, blijven geldig tot hun vervaldatum, doch uiterlijk tot 1 juli 2025.

Artikel 25

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgend op die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter