EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Rapport om forordningen om havnetjenesters anvendelse og virkning

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Rapport om forordningen om havnetjenesters anvendelse og virkning

1. INDLEDNING

Mere end 1 000 kommercielle søhavne er i drift langs 60 000 km kystlinje i Den Europæiske Union (EU). Det gør EU til en af de regioner i verden, der har flest havne. 327[1] af disse havne indgår i det transeuropæiske transportnet – 97 af dem indgår i "hovednettet", og 230 indgår i det "samlede net".

Der er tre hovedformål med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 ("forordningen")[2]. Det første formål er at sikre rammerne for levering af havnetjenester. Det andet formål er at sikre, at der findes hensigtsmæssige rammer for at tiltrække nødvendige investeringer i alle søhavne i det transeuropæiske transportnet. Det tredje formål er at sikre lige konkurrencevilkår på europæisk plan inden for og mellem havne i hele Europa.

Som anført i betragtning 10 pålægger forordningen ikke en bestemt model for forvaltning af søhavne og berører på ingen måde medlemsstaternes kompetence til i overensstemmelse med EU-retten at levere ikkeøkonomiske tjenesteydelser af almen interesse. Der er mulighed for forskellige havneforvaltningsmodeller i henhold til forordningen, forudsat at rammerne for levering af havnetjenester og de fælles regler om finansiel gennemsigtighed, der er fastsat i denne forordning, overholdes.

I overensstemmelse med artikel 20 i forordningen skulle Kommissionen senest den 24. marts 2023 forelægge Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport. Af to grunde er det først nu i 2026 muligt at fremlægge denne rapport: i) forsinkelser i forbindelse med medlemsstaternes fremlæggelse af de oplysninger, som de var blevet anmodet om, og ii) interessenternes lave svarprocent på et spørgeskema[3].

I denne rapport henledes opmærksomheden på virkningerne af gennemførelsen af forordningen. Den skal give et øjebliksbillede af den aktuelle gennemførelse og anvendelse af forordningen og tager desuden hensyn til eventuelle fremskridt, der er gjort inden for rammerne af EU's sektordialogudvalg for havne, som krævet i artikel 20 i forordningen. Denne rapport er ikke en evaluering af forordningen.

Denne rapport bygger på:

[1] 283 søhavne og 44 blandede sø- og indlandshavne.

[2] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Som led i en støtteundersøgelse, som Kommissionen havde indgået kontrakt om med henblik på at indsamle data og høre medlemsstaterne og relevante interessenter. Støtteundersøgelsen er vedlagt denne rapport.

– meddelelser fra medlemsstaterne i forbindelse med anvendelsen af forordningen

– resultaterne af en støtteundersøgelse (offentliggjort sammen med denne rapport), som Kommissionen har bestilt med henblik på at indsamle data og høre medlemsstaterne og relevante interessenter gennem spørgeskemaer og målrettede interviews

– udvekslinger med medlemsstaterne og interessenter fra den maritime branche som led i Kommissionens ekspertgruppe Det Europæiske Havneforum[4]

– udveksling af oplysninger med medlemsstaternes myndigheder med ansvar for søhavne som led i opfyldelsen af deres forpligtelser til at informere Kommissionen[5].

Dialogen mellem Kommissionen, de nationale myndigheder med ansvar for havne og de forskellige interessenter fra søfarts- og havnesektoren foregår inden for rammerne af Det Europæiske Havneforum, som er en ekspertgruppe nedsat af Kommissionen.

Det Europæiske Havneforum blev oprettet som en af Kommissionens ekspertgrupper i maj 2017. Dets opgave er at udveksle oplysninger og rådgive om havnerelaterede spørgsmål og navnlig at rådgive Kommissionen om initiativer, der skal fremme og støtte en ensartet gennemførelse af forordningen.

Det Europæiske Havneforum består af myndigheder fra 27 medlemsstater, andre offentlige enheder (f.eks. EØS-medlemsstater) og 15 organisationer, der repræsenterer havneerhvervene og -industrien.

Det Europæiske Havneforum har afholdt 10 møder siden oprettelsen og har drøftet en lang række spørgsmål af direkte interesse for havnesektoren. Siden oprettelsen har det navnlig drøftet visse centrale bestemmelser i forordningen og især bestemmelserne om: i) adgang til markedet for havnetjenester, ii) gennemsigtighed, iii) afgifter, iv) høringer, v) klagebehandlingsmekanismer og vi) overgangsbestemmelser.

I den forbindelse indsamlede Kommissionen spørgsmål om visse af forordningens bestemmelser og gav anvisninger på, hvordan disse spørgsmål bedst kunne håndteres. De modtagne spørgsmål og de afgivne svar er tilgængelige som bilag til referatet af Det Europæiske Havneforums tredje møde, der blev afholdt den 14. december 2018.

Yderligere mødeemner for Det Europæiske Havneforum har omfattet: i) lovgivningsmæssige eller politiske initiativer, som Kommissionen har foreslået siden ekspertgruppens oprettelse, ii) muligheder for støtte og finansiering for havne, iii) undersøgelser udført af konsulenter på Kommissionens vegne, iv) udvekslinger om eksempler på god praksis i havnesektoren, v) tilbagemeldinger fra Det Europæiske Havneforums undergrupper og vi) generelle tilbagemeldinger fra interessenterne.

For at indsamle data om gennemførelsen af forordningen indgik Kommissionen aftale med en konsulent om en opgave med titlen "Support Study for The Report on The Implementation of

[4] Det Europæiske Havneforum (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Som krævet i artikel 16 (behandling af klager), artikel 17 (relevante myndigheder) og artikel 19 (sanktioner) i forordningen.

The Regulation Establishing a Framework for The Provision of Port Services and Common Rules on The Financial Transparency of Ports (EU) 2017/352"[6].

Formålet med opgaven var at udarbejde en oversigt til støtte for denne gennemførelsesrapport ved hjælp af både: i) målrettede spørgeskemaer til medlemsstater, havnemyndigheder, leverandører af havnetjenester og rederier og ii) målrettede interviews med havnemyndigheder og leverandører af havnetjenester. Undersøgelsen viser et øjebliksbillede af gennemførelsen af forordningen.

Undersøgelsen dækker perioden fra januar 2023 til april 2024. Den havde oprindeligt en varighed på 12 måneder, men blev forlænget på grund af den lave svarprocent i forbindelse med spørgeskemaerne blandt en række medlemsstater og interessenter.

I denne forbindelse besvarede myndighederne i 8 ud af de 22 maritime medlemsstater – mere end en tredjedel – ikke spørgeskemaerne trods flere påmindelser, herunder fra Kommissionen. Det samme problem med manglende svar gjorde sig gældende for interessenterne. Havnemyndigheder fra 10 medlemsstater – dvs. næsten halvdelen af dem – besvarede slet ikke spørgeskemaet, og yderligere seks besvarede det kun delvist. Billedet var mere opmuntrende for leverandørerne af havnetjenester. Der blev stadig modtaget utilstrækkelige svar fra syv medlemsstater, men der blev modtaget fuldstændige sæt af svar fra deres repræsentanter i 15 medlemsstater.

Som fremhævet på kortene i støtteundersøgelsen var den samlede svarprocent ujævnt fordelt, idet nogle medlemsstater eller interessenter kun afgav delvise svar eller slet ingen svar, trods gentagne anmodninger om tilbagemeldinger fra både konsulenten og Kommissionen. Som følge heraf skal der tages forbehold for undersøgelsesresultaternes repræsentativitet.

2. GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN KAPITEL FOR KAPITEL

2.1. Kapitel I: Genstand, anvendelsesområde og definitioner

Kapitel I i forordningen**,** som omfatter **artikel 1 og 2**, fastlægger forordningens generelle ramme.

Artikel 1 i forordningen (genstand og anvendelsesområde)

For så vidt angår det geografiske anvendelsesområde finder forordningen anvendelse på alle søhavne i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013 (nu erstattet af forordning (EU) 2024/1679)[7].

[6] Europa-Kommissionen: Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

I henhold til artikel 1, stk. 5, i forordningen kan medlemsstaterne dog beslutte ikke at anvende forordningen på søhavne i det "samlede net", som er beliggende i regionerne i den yderste periferi. Portugal indgav en sådan meddelelse. Tilsvarende kan medlemsstaterne beslutte at anvende forordningen på søhavne, som ikke indgår i det transeuropæiske transportnet[8]. Forordningen finder således på nuværende tidspunkt anvendelse på alle 97 havne i hovednettet og 230 havne i det samlede net.

For så vidt angår forordningens **materielle anvendelsesområde** finder forordningen fuldt ud anvendelse på levering af følgende kategorier af havnetjenester, enten på en havns område eller på vandvejen til havnen: i) bunkring, ii) fortøjning, iii) indsamling af driftsaffald og lastrester fra skibe og iv) bugsering.

Artikel 2 i forordningen (definitioner)

Nogle medlemsstater og interessenter stillede spørgsmål om fortolkningen af flere af definitionerne i artikel 2. Spørgsmålene og svarene blev delt af Kommissionen som led i Det Europæiske Havneforums arbejde som nævnt ovenfor.

2.2. Kapitel II: Levering af havnetjenester

Kapitel II i forordningen**,** som omfatter **artikel 3-10,** indeholder regler om levering af havnetjenester, nemlig: i) organisering af havnetjenester, ii) mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester, iii) procedurer til sikring af overholdelse af mindstekravene, iv) begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester, v) forpligtelser til offentlig tjeneste, vi) interne operatører, vii) sikring af arbejdstagerrettigheder og viii) undtagelser.

Artikel 3 i forordningen (organisation af havnetjenester)

I denne artikel skitseres i hovedtræk reglerne om organisation af havnetjenester som udviklet i de efterfølgende artikler. Disse regler omfatter forhold såsom: i) mindstekrav, ii) begrænsning af antallet af leverandører, iii) forpligtelser til offentlig tjeneste og iv) restriktioner vedrørende interne operatører.

Undersøgelsen viser, at mindstekrav var den betingelse, der hyppigst blev anvendt for havnetjenester, efterfulgt af begrænsning af antallet af leverandører og forpligtelser til offentlig tjeneste. Restriktioner vedrørende interne operatører blev kun anvendt marginalt, hvis overhovedet. De fleste af disse betingelser var dog allerede gældende før anvendelsen af forordningen. Disse betingelser blev hovedsagelig anvendt af havnemyndighederne, idet de fleste medlemsstater, bortset fra to, ikke pålagde nogen af disse betingelser.

Artikel 4 i forordningen (mindstekrav i forbindelse med levering af havnetjenester)

[8] Til dato har ingen medlemsstat indgivet en sådan meddelelse.

Undersøgelsen viser, at alle de leverandører af havnetjenester, der besvarede spørgeskemaet, angav, at de skal opfylde mindstekrav. De fleste af de leverandører, der besvarede spørgeskemaet, oplyste, at anvendelsen af forordningen ikke havde medført ændringer af disse krav. Med visse undtagelser anvendte alle havnemyndigheder mindstekrav for udførelsen af havnetjenester.

Under henvisning til artikel 4, stk. 3, i forordningen underrettede tre medlemsstater – Frankrig, Italien og Spanien – Kommissionen om deres beslutning om at indføre et krav om et "nationalt flag" for fartøjer, der hovedsagelig anvendes til bugsering i havne beliggende på deres område (dvs. bugserfartøjer skulle være registreret under flaget i det land, hvor de leverede tjenester). Efterfølgende modtog Kommissionen en klage over en af disse medlemsstaters gennemførelse af artikel 4, stk. 3, i forordningen. Kommissionen indledte efterfølgende traktatbrudsprocedurer mod de tre medlemsstater vedrørende dette krav om "nationalt flag": INFR(2025)2080 – Frankrig, INFR(2025)2081 – Italien og INFR(2025)4021 – Spanien.

Artikel 5 i forordningen (procedure til sikring af overholdelse af mindstekravene)

Undersøgelsen viser, at langt de fleste leverandører af havnetjenester svarede, at de havde modtaget svar på deres anmodning om at levere havnetjenesten på under én måned. I to tilfælde oplyste leverandører af havnetjenester, at deres anmodning om at levere havnetjenesten var blevet afslået på grundlag af mindstekrav.

Artikel 6 i forordningen (begrænsning af antallet af leverandører af havnetjenester)

Med anvendelse af artikel 6, stk. 1, i forordningen besluttede Portugal[9] at give sine havne i det "samlede net" (som ikke opfylder kriterierne i artikel 20, stk. 2, litra b), i forordning (EU) nr. 1315/2013[10]) beføjelse til at begrænse antallet af leverandører for en given havnetjeneste.

Undersøgelsen viste, at ca. halvdelen af respondenterne blandt havnemyndighederne har besluttet at indføre sådanne restriktioner, og at ca. halvdelen ikke har pålagt sådanne krav. Alle havnemyndigheder, der oplyste, at de havde begrænsninger, angav, at disse begrænsninger allerede var gældende før anvendelsen af forordningen. Generelt er bunkring den havnetjeneste, der er mindst begrænset, mens de tjenester, der er mest begrænsede, er lodsning og bugsering, herunder gennem indførelsen af et krav om et "nationalt flag" for bugserbåde. De vigtigste grunde, som havnemyndighederne angav for at indføre begrænsninger, vedrører opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste og behovet for at sikre havneoperationers sikkerhed, sikring eller miljømæssige bæredygtighed. Nogle havnemyndigheder leverer selv nogle af havnetjenesterne eller gør det gennem en enhed under deres kontrol, og nogle havnemyndigheder besluttede at begrænse antallet af leverandører til én.

Artikel 7 i forordningen (forpligtelser til offentlig tjeneste)

[9] Lovdekret nr. 9/2022 af 11. januar 2022.
[10] Nu artikel 25, stk. 4, litra b), i forordning (EU) 2024/1679.

Undersøgelsen viser, at to medlemsstater – Belgien og Portugal – har givet havnemyndighederne ret til at pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste. Derudover pålægger en finsk og en italiensk havn også forpligtelser til offentlig tjeneste. I denne henseende er lodsning, bugsering, fortøjning og indsamling af affald de tjenester, der er omfattet af flest forpligtelser til offentlig tjeneste.

Artikel 8 i forordningen (intern operatør)

Undersøgelsen viser, at interne operatører[11] er relativt almindelige i en medlemsstat (Danmark), og at der også findes nogle få interne operatører for visse havnetjenester i nogle få havne i Belgien, Kroatien, Tyskland, Italien, Letland og Portugal. De havnetjenester, der er blevet rapporteret som udført af interne operatører, er alle havnetjenester, der er omfattet af forordningen, uden at nogen bestemt havnetjeneste skiller sig ud med hensyn til antallet af forekomster.

Artikel 9 i forordningen (sikring af arbejdstagerrettigheder)

Undersøgelsen viser, at de fleste havnemyndigheder allerede krævede garanti for passende arbejdsvilkår for personalet før anvendelsen af forordningen, og at fire havne gik så langt som til at overføre den hidtidige leverandør af havnetjenesters rettigheder og forpligtelser til den nye leverandør.

Artikel 10 i forordningen (undtagelser)

Kapitel II (om levering af havnetjenester) og artikel 21 (om overgangsforanstaltninger) i forordningen finder ikke anvendelse på godshåndtering, passagertjenester eller lodsning. Ikke desto mindre kan medlemsstaterne i henhold til artikel 10, stk. 2, i forordningen beslutte at anvende både kapitel II og artikel 21 på lodsning. Én medlemsstat, Slovenien, har gjort brug af denne mulighed[12].

2.3. Kapitel III: Finansiel gennemsigtighed og autonomi

Kapitel III i forordningen**,** som omfatter **artikel 11-13,** indeholder regler om: i) gennemsigtige finansielle forbindelser mellem offentlige myndigheder og en havnemyndighed, ii) havnetjenestegebyrer og iii) havneinfrastrukturafgifter.

Det er værd at bemærke, at selv om artikel 10, stk. 1, udelukker godshåndtering, passagertjenester og lodsning fra anvendelsesområdet for kapitel II, er alle disse tre tjenester omfattet af bestemmelserne i kapitel III.

[11] Havnemyndigheden eller den kompetente myndighed kan beslutte enten at levere en havnetjeneste selv eller gennem en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den udøver en tilsvarende grad af kontrol, som den har over sine egne tjenestegrene.
[12] Uradni list RS (Republikken Sloveniens statstidende) nr. 11/20.

Artikel 11 i forordningen (**gennemsigtige finansielle forbindelser**)

Det fremgår af undersøgelsen, at en havnemyndighed og flere leverandører af havnetjenester har foretaget tilpasninger af deres regnskabssystemer siden vedtagelsen af forordningen. Den finansielle gennemsigtighed for både havnemyndigheder og leverandører af havnetjenester sikres gennem offentliggørelse af årsregnskaber eller rapporter samt gennem revisioner eller forelæggelse for udpegede offentlige myndigheder. Støtteundersøgelsen indeholder nærmere oplysninger om: i) adskillelsen af offentlige midler, der er modtaget til levering af havnetjenester eller oprensningsaktiviteter, fra midler, der er afsat til andre aktiviteter (artikel 11, stk. 2, i forordningen), ii) klager (artikel 11, stk. 5, i forordningen), iii) nye offentlige midler (artikel 11, stk. 6, i forordningen), iv) kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste (artikel 11, stk. 7, i forordningen) og iv) muligheden – som ingen medlemsstat har benyttet sig af – for ikke at anvende artikel 11, stk. 2, på sine havne i det "samlede net" (artikel 11, stk. 8, i forordningen). Undersøgelsen har vist, at kravene om regnskabsmæssig adskillelse har været effektive.

Artikel 12 i forordningen (havnetjenestegebyrer)

Det fremgår af undersøgelsen, at omkring en tredjedel af de havnemyndigheder, der besvarede spørgeskemaet, angav, at havnetjenestegebyrer er integreret i andre betalinger. Leverandørerne af havnetjenester bekræftede, at havnetjenestegebyrer generelt ikke er inkluderet i andre betalinger, da kunderne betaler havnetjenestegebyrer direkte til leverandøren. I perioden fra januar 2023 til april 2024 blev der indgivet meget få formelle klager til de relevante myndigheder i medlemsstaterne vedrørende havnetjenestegebyrer eller anmodninger om at give oplysninger til den relevante myndighed.

Artikel 13 i forordningen (havneinfrastrukturafgifter)

Det fremgår af undersøgelsen, at havneinfrastrukturafgifterne er let identificerbare for langt de fleste leverandører af havnetjenester. Siden vedtagelsen af forordningen har fem havnemyndigheder indført differentieringer i havneinfrastrukturafgifterne af de grunde, der er anført i artikel 13, stk. 4. Derimod erklærede næsten tre fjerdedele af de leverandører af havnetjenester, der svarede, at havneinfrastrukturafgifterne var blevet ændret i denne periode, og i næsten alle tilfælde blev disse ændringer meddelt rettidigt. Desuden tydede tilbagemeldinger fra hørte interessenter i tre tilfælde på, at havneinfrastrukturafgifterne ikke var i overensstemmelse med de principper om gennemsigtighed, der er fastsat i forordningen. I stort set alle tilfælde offentliggøres havneinfrastrukturafgifterne. Hvad angår klager vedrørende havneinfrastrukturafgifter, som de nationale myndigheder har modtaget, oplyste en fjerdedel af havnemyndighederne, at de var blevet anmodet om at give oplysninger til den relevante myndighed.

2.4. Kapitel IV: Almindelige og afsluttende bestemmelser

Kapitel IV i forordningen, som omfatter **artikel 14-22,** indeholder bestemmelser om: i) uddannelse af personale, ii) høring af havnebrugere og andre interessenter, iii) behandling af klager, iv) relevante myndigheder, v) klage og vi) sanktioner.

Artikel 14 i forordningen (uddannelse af personale)

Det fremgår af undersøgelsen, at fire leverandører af havnetjenester måtte ændre deres praksis vedrørende uddannelse af personale, efter at forordningen fandt anvendelse.

Artikel 15 i forordningen (høring af havnebrugere og andre interessenter)

Det fremgår af undersøgelsen, at næsten alle havnemyndigheder hørte havnebrugere og interessenter, før forordningen fandt anvendelse. I alt fire danske havne oplyste, at de ikke hører interessenter. Med undtagelse af fysisk planlægning er antallet af høringer steget inden for næsten alle kategorier af høringsårsager, siden forordningen fandt anvendelse. Denne stigning har været mest markant for foranstaltninger til at sikre sikkerheden i havneområdet, herunder, hvor det er relevant, havnearbejdernes sundhed og sikkerhed. Undersøgelsen har vist, at høringskravet i artikel 15 i forordningen har været effektivt.

Artikel 16 i forordningen (behandling af klager)

I artikel 16, 17 og 19 kræves det, at medlemsstaterne underretter Kommissionen om deres nationale klagebehandlingsprocedurer og klagebehandlingsorganer (artikel 16), relevante myndigheder (artikel 17) og sanktionssystem (artikel 19).

Senest den 24. marts 2019 skulle medlemsstaterne underrette Kommissionen om: i) deres procedure for behandling af klager og ii) deres myndigheder med ansvar for behandling af klager (artikel 16, stk. 7, i forordningen).

Ved fristens udløb den 24. marts 2019 havde otte ud af de daværende 23 maritime medlemsstater[13] opfyldt alle deres underretningsforpligtelser. Senest i oktober 2019 havde 14 maritime medlemsstater opfyldt alle deres underretningsforpligtelser, og Kommissionen sendte en skrivelse til de resterende maritime medlemsstater for at minde dem om deres underretningsforpligtelser. Senest i juni 2020 havde i alt 16 medlemsstater opfyldt alle deres underretningsforpligtelser. På det tidspunkt havde yderligere tre medlemsstater kun delvist opfyldt deres underretningsforpligtelser. Kommissionen indledte derfor flere traktatbrudsprocedurer, som efterfølgende blev afsluttet, da medlemsstaterne havde opfyldt deres underretningsforpligtelser eller afhjulpet klagepunkterne vedrørende realiteten[14].

[13] dvs. medlemsstater med mindst én søhavn.

[14] I juli 2020 indledte Kommissionen traktatbrudsprocedurer mod fire medlemsstater, som på det tidspunkt ikke havde opfyldt nogen af deres underretningsforpligtelser: INFR(2020)2210 – Belgien, INFR(2020)2211 – Cypern, INFR(2020)2212 – Nederlandene og INFR(2020)2213 – Portugal. Senest i december 2022 havde alle fire medlemsstater opfyldt alle deres underretningsforpligtelser, og senest i april 2023 var de tilsvarende traktatbrudssager blevet afsluttet.
I juni 2021 indledte Kommissionen traktatbrudsprocedurer mod tre medlemsstater, som på det tidspunkt kun delvist havde opfyldt deres underretningsforpligtelser: INFR(2021)2042 – Kroatien, INFR(2021)2043 – Italien og INFR(2021)2044 – Slovenien. Senest i november 2021 havde to af disse medlemsstater opfyldt alle deres underretningsforpligtelser, og senest i maj 2022 var de tilsvarende traktatbrudssager blevet afsluttet. Den sidste tilbageværende traktatbrudsprocedure blev afsluttet i december 2025.

På tidspunktet for offentliggørelsen af denne rapport har alle maritime medlemsstater opfyldt deres underretningsforpligtelser[15].

Ifølge de oplysninger, der er modtaget fra medlemsstaterne, kan klagebehandlingsorganer inddeles i forskellige kategorier: i) tilsynsmyndigheder med ansvar for transport, ii) søfartsmyndigheder, iii) konkurrence-, forbruger- eller markedsmyndigheder, iv) ministerier med ansvar for transportpolitik og endda v) organer, der specifikt er oprettet til at behandle havnerelaterede klager.

Efter at have gennemført overensstemmelseskontrol af de modtagne meddelelser indledte Kommissionen i juli 2023 en traktatbrudsprocedure INFR(2021)2041 mod Tyskland for: i) ikke at have udpeget klagebehandlingsorganerne for havne i nogle af sine regioner, ii) ikke med den krævede grad af sikkerhed at have udpeget klagebehandlingsorganerne for havne i andre tyske regioner og iii) at de udpegede klagebehandlingsorganer ikke var i overensstemmelse med kravene i artikel 16, stk. 2, i forordningen. Efter at Tyskland havde afhjulpet klagepunkterne, blev traktatbrudsproceduren afsluttet i maj 2025.

Det fremgår af undersøgelsen, at seks havnemyndigheder har været genstand for klager. Havnetjenester har også været genstand for klager, herunder specifikt fra skibsejere. Det er værd at bemærke, at kun tre medlemsstater – Danmark, Irland og Sverige – ifølge de tilbagemeldinger, der er modtaget fra medlemsstaterne som led i støtteundersøgelsen, har underrettet Kommissionen om de klager, de har modtaget. I de fleste medlemsstater er formularen til behandling af klager tilgængelig på det lokale sprog og på engelsk. Hvad angår udveksling af oplysninger om anvendelsen af artikel 16 (som omfatter behandling af klager), berettes der i støtteundersøgelsen om et sådant samarbejde mellem Danmark og Sverige samt mellem Polen og Slovenien. Kommissionen tilskynder til et sådant samarbejde i overensstemmelse med artikel 16, stk. 8, i forordningen. I overensstemmelse med artikel 16, stk. 7, har Kommissionen offentliggjort de oplysninger, der er modtaget fra medlemsstaterne om deres klagebehandlingsorganer[16].

Artikel 17 i forordningen (relevante myndigheder)

Medlemsstaterne var også i henhold til forordningen forpligtet til at sikre, at havnebrugere og andre relevante interessenter underrettes om de relevante myndigheder, der er omhandlet i: i) artikel 11, stk. 5 (i forbindelse med klager over gennemsigtigheden i de økonomiske forbindelser), ii) artikel 12, stk. 3 (i forbindelse med klager over havnetjenestegebyrer) og artikel 13, stk. 6 (i forbindelse med klager over havneinfrastrukturafgifter), og at medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse myndigheder. Kommissionen har offentliggjort disse oplysninger[17].

Ifølge de oplysninger, der er modtaget fra medlemsstaterne, omfatter typerne af relevante myndigheder: i) tilsynsmyndigheder med ansvar for transport, ii) søfartsmyndigheder, iii) ministerier med ansvar for transport- eller havnepolitik eller, hvor det er relevant, iv) andre ministerier, konkurrencemyndigheder eller havnespecifikke organer til behandling af klager.

[15] Følgende websted indeholder en oversigt over meddelelserne: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en
[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en
[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en

Artikel 18 i forordningen (klage)

Undersøgelsen kunne ikke indhente oplysninger om klager over beslutninger eller individuelle foranstaltninger, som havnemyndigheden, den kompetente myndighed eller enhver anden relevant national myndighed har truffet i henhold til forordningen.

Artikel 19 i forordningen (sanktioner)

Medlemsstaterne var i henhold til forordningen forpligtet til at: i) fastsætte regler om sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og som finder anvendelse på overtrædelser af forordningen og ii) træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse regler gennemføres. Medlemsstaterne var også forpligtet til at give Kommissionen meddelelse om disse foranstaltninger. I modsætning til reglerne om behandling af klager og om underretning af Kommissionen om relevante myndigheder påhviler der imidlertid ikke Kommissionen noget offentliggørelseskrav med hensyn til sanktioner. Støtteundersøgelsen afdækkede ikke yderligere oplysninger.

Artikel 20 i forordningen (rapport – fremskridt inden for rammerne af EU's sektordialogudvalg for havne)

Ud over forelæggelsen af denne rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens funktion og virkning kræves det i artikel 20 i forordningen, at denne rapport tager hensyn til de fremskridt, der gøres inden for rammerne af EU's sektordialogudvalg for havne. Siden forordningens ikrafttræden er der afholdt 22 møder i EU's sektordialogudvalg for havne. Et vigtigt resultat blandt arbejdsmarkedets parter, der mødes i dette udvalg, er den aftale, der blev indgået i 2023 om uddannelse af havnearbejdere vedrørende fumigerede containere. EU's sektordialogudvalg for havne drøftede også: i) de teknologiske ændringers indvirkning på sektoren, ii) EU's konkurrencepolitiks indvirkning på sektoren, herunder gruppefritagelsesforordningen for konsortier, iii) retningslinjer for forebyggelse af ulykker i havne, iv) sikkerhed om bord, v) færdigheder og uddannelse, vi) kvinder og unge i havnesektoren, vii) EU-krav til sikker lastning og losning af bulkskibe, viii) søfartssikkerhed, ix) virkningen af udvidelsen af emissionshandelssystemet til søtransportsektoren og x) en europæisk havnestrategi.

Forud for mødet i EU's sektordialogudvalg for havne den 5. februar 2026 anførte de tre organisationer på EU-plan, der repræsenterer havnearbejdere, at de mente, at den sociale dialog på EU-plan havde givet begrænsede håndgribelige resultater, og underrettede Kommissionen og de øvrige anerkendte arbejdsmarkedsparter om deres beslutning om at trække sig ud af udvalget. Kommissionen tog beslutningen til efterretning, samtidig med at den fortsat engagerer sig i social dialog og høring af arbejdsmarkedets parter for at sikre, at alle interessenter inddrages i politikudviklingen.

Artikel 21 i forordningen (overgangsforanstaltninger)

I denne artikel fastsættes regler om **overgangsforanstaltninger**, hvoraf det fremgår:

- Forordningen finder ikke anvendelse på havnetjenestekontrakter, der er indgået inden den 15. februar 2017, og som er tidsbegrænsede.
- Havnetjenestekontrakter, der er indgået inden den 15. februar 2017, og som ikke er tidsbegrænsede, eller som har tilsvarende virkninger, skal ændres med henblik på at overholde forordningen senest den 1. juli 2025.

Undersøgelsen viser, at syv havnemyndigheder erklærede, at de ikke havde nogen havnetjenestekontrakter, der var indgået inden den 15. februar 2017 og var tidsbegrænsede eller var i kraft på tidspunktet for forordningens ikrafttræden. På den anden side erklærede andre havnemyndigheder, at de havde sådanne kontrakter for visse typer havnetjenester. En femtedel af de leverandører af havnetjenester, der svarede, erklærede, at de havde en kontrakt, der var indgået før forordningens ikrafttræden, og som var tidsbegrænset. Ingen af havnemyndighederne havde indgået havnetjenestekontrakter inden den 15. februar 2017, som ikke var tidsbegrænsede. Nogle få leverandører af havnetjenester havde imidlertid sådanne kontrakter, for det meste med en overgangsperiode med henblik på at overholde forordningen. Undersøgelsen viste, at én medlemsstat havde sådanne kontrakter for alle lodsselskaber, der opererede i den pågældende medlemsstat. Det skal erindres, at i henhold til artikel 21, stk. 2, i forordningen skulle havnetjenestekontrakter, der er indgået inden den 15. februar 2017, og som ikke er tidsbegrænsede, eller som har tilsvarende virkninger, have været ændret med henblik på at overholde forordningen senest den 1. juli 2025.

Artikel 22 i forordningen (ikrafttræden)

Endelig indeholder denne artikel en toårig **udsættelse af forordningens anvendelsesdato** fra datoen for dens ikrafttræden, hvilket betyder, at den først fandt anvendelse fra den 24. marts 2019.

3. ÆNDRINGER AF FORORDNINGEN OG GENNEMFØRELSEN HERAF

Siden den blev vedtaget den 14. februar 2017, er der foretaget én gældende ændring af forordningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/697[18], som gav havnemyndigheder eller kompetente myndigheder mulighed for at tilvejebringe fleksibilitet indtil oktober 2020 for så vidt angår opkrævning af havneinfrastrukturafgifter som følge af covid-19-udbruddet.

I henhold til artikel 1 i forordning (EU) 2020/697 kan havnemyndigheden eller den kompetente myndighed beslutte at give afkald på, suspendere, nedsætte eller udsætte betalingen af havneinfrastrukturafgifter, som forfalder i perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. oktober 2020.

[18] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/697 af 25. maj 2020 om ændring af forordning (EU) 2017/352 med henblik på at give havnemyndigheden eller den kompetente myndighed mulighed for at tilvejebringe fleksibilitet for så vidt angår opkrævning af havneinfrastrukturafgifter i forbindelse med covid-19-udbruddet (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

Ifølge de data, der blev indsamlet i støtteundersøgelsen, gjorde fem medlemsstater for alle havne i deres land, seks havnemyndigheder og én kompetent myndighed brug af de ovennævnte muligheder, der blev givet ved artikel 1 i forordning (EU) 2020/697. Nærmere oplysninger om de gennemførte foranstaltninger findes i støtteundersøgelsen.

4. KONKLUSION

Siden forordningens vedtagelse for ni år siden er den gradvist blevet gennemført med visse forsinkelser.

Inden forordningen fandt anvendelse, påpegede medlemsstaterne og interessenterne, at der var behov for at få vejledning fra Kommissionen om en række bestemmelser med henblik på at præcisere deres betydning. Kommissionen gav denne vejledning i 2018 for at bidrage til en korrekt gennemførelse af forordningen. Der var et begrænset antal klager og traktatbrudsprocedurer knyttet til ukorrekt anvendelse af forordningen.

Hvad angår håndhævelse har Kommissionens håndhævelsesindsats været fokuseret på medlemsstaternes underretningsforpligtelser. Dette har, når det har været nødvendigt, omfattet indledning af en række traktatbrudsprocedurer, som alle har haft den ønskede virkning, nemlig at sikre overholdelsen af medlemsstaternes underretningsforpligtelser.

Forordning (EU) 2020/697 gav havnemyndigheden eller den kompetente myndighed mulighed for at give afkald på, suspendere, nedsætte eller udsætte betalingen af havneinfrastrukturafgifter, som forfaldt i perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. oktober 2020 i forbindelse med covid-19-pandemien. De europæiske havne gjorde kun i meget begrænset omfang brug af denne midlertidige mulighed, og det blev ikke anset for nødvendigt at forlænge foranstaltningen.

Kommissionen finder samlet set, at gennemførelsen af EU-rammen for levering af havnetjenester og af de fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne både er i overensstemmelse med de mål, der er fastsat i forordningen, og er tilfredsstillende.

Kommissionen vil ikke desto mindre fortsætte med at samarbejde med medlemsstaterne og interessenterne om at overvåge, at forordningen anvendes korrekt i de 327 havne i det transeuropæiske transportnet.