

**Näringsdepartementet***Transport***Rådets möte TTE transport den 8 oktober 2014**

Dagordningspunkt 8

Rubrik: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar

Dokument: Relevant dokument ännu ej tillgängligt

Tidigare dokument: Kom (2013)296 slutlig, 13210/14, 13238/14 och 10154/13

Fakta-PM Näringsdepartementet Förordning om hamntjänster 2012/13:FPM128

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 28 maj 2014

Bakgrund

Europeiska unionen är mycket beroende av hamnar för handeln med resten av världen och inom den inre marknaden. 74 % av de varor som importerats eller exporterats och 37 % av handelsutbytena inom unionen passerar via kusthamnar. Hamnarna säkrar de territoriella förbindelserna i unionen genom att betjäna den regionala och lokala sjöfarten när det gäller att ge randområdena och ö-regionerna transportförbindelser. De är knutpunkter från vilka det transeuropeiska nätets multimodala transporter kan organiseras genom att använda närsjöfart, järnvägar och inre vattenvägar för att minimera trafikstockningar och energiförbrukning.

Kommissionen presenterade redan i oktober 2007 ett meddelande om en europeisk hamnpolitik (KOM(2007) 616) slutlig där de konkurrensrättsliga förutsättningarna inom och mellan hamnarna

behandlades. Strategin som valdes var att nyttja övergripande styrmedel och s.k. mjuka åtgärder för ett rättvist tillträde till marknaden, en inriktning som dock har visat sig ha liten inverkan, då det saknas lika villkor för sektorn och insatser på nationell nivå. I 2011 års vitbok om transportpolitiken betonades behovet av väl sammankopplad hamninfrastruktur, effektiva och tillförlitliga hamntjänster och finansiell insyn i hamnar. Tillgången på lämplig hamninfrastruktur, hamntjänster av hög kvalitet och lika konkurrensvillkor är avgörande för att unionen ska kunna förbli konkurrenskraftig på de globala marknaderna, stärka sin tillväxtpotential och skapa ett mer hållbart och inbegripande transportsystem i EU för att underbygga den inre marknaden.

I meddelandet om inre marknadsakten II, Tillsammans för en ny tillväxt (2012), visade kommissionen på vikten av effektiva och tillförlitliga hamntjänster samt att problemen med insyn i offentlig finansiering och hamnavgifter måste lösas. Ett brett samråd med berörda parter har nu lett fram till förslaget som enligt kommissionen förväntas säkerställa en balanserad strategi där principen är att de hamnar som redan fungerar väl inte ska utsättas för onödiga störningar medan övriga erbjuds förutsättningar att möta framtida utmaningar som ska resultera i ett mervärde för unionen.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 100(2) i fördraget om EUs funktionssätt.
Beslut tas med kvalificerad majoritet i rådet och i medbestämmande med Europaparlamentet (ordinarie lagstiftningsförfarande) artikel 294 FEUF.

Svensk ståndpunkt

SE sympatiserar med motiven för förslaget att utveckla och effektivisera det transeuropeiska transportnätet för att stärka samtliga TEN-T hamnars tillväxtpotential. Grundtanken med en ram som förbättrar hamnarnas effektivitet när det gäller olika transport- och logistiktjänster är god och det är bra att vissa av tjänsterna ska kunna utsättas för konkurrens.. Det är också positivt att öka insynen och transparensen i olika delar av hamnfinansieringen för att på så vis både undvika snedvriden konkurrens samt att fördelning av offentliga medel mellan olika typer av hamnverksamhet redovisas på ett transparent sätt.

Viktigt att säkerställa att åtminstone tjänsten lotsning undantas från konkurrensutsättning, att den administrativa bördan inte ökar för hamnarna samt att gemensamma avgiftssättningar för hamnarna inte införs.

Europaparlamentets inställning

Ännu inte behandlad.

Förslaget

Förslaget syftar till att bidra till ett mer effektivt och hållbart TEN-T genom inrättandet av en ram som förbättrar hamnarnas effektivitet och hjälper dem att hantera olika transport- och logistiktjänster. Utgångspunkten är rätten att erbjuda hamntjänster som ska vara öppna för alla. Insynen i hamnfinansieringen ska ökas för att undvika snedvriden konkurrens och samtidigt ska klargöras hur offentliga medel fördelas mellan olika typer av hamnverksamhet.

Samtliga hamnar inom TEN-T omfattas av förslaget vilket enligt bakgrunden till förordningsförslaget innebär att det totala antalet berörda kusthamnar uppgår till 319 stycken.. Tjänster som omfattas är bunkring, lasthantering, muddring, förtöjning, passagerartjänster, mottagningsanordningar i hamn, lotsning samt bogsering. I förslaget fastställs friheten att tillhandahålla tjänster i hamnar, med undantag för lasthantering och passagerartjänster. Begränsning av antalet leverantörer av hamntjänster är i vissa fall tillåten men då ska leverantör utses efter ett öppet och icke-diskriminerande förfarande. Tillhandahållande av hamntjänster av hamnmyndigheten eller administrationen är endast tillåtet när det gäller så kallade allmännyttiga tjänster.

De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning som erhåller offentliga medel ska på ett öppet och transparent sätt kunna avläsas i räkenskaperna. Vidare föreslås att en hamnledning ska fastställa en infrastrukturavgift på ett självständigt sätt i enlighet med sin egen affärs- och investeringsstrategi. Avgiftsprinciperna ska dock vara gemensamma och enligt förslaget ska kommissionen få rätt att genom delegerade akter fastställa de närmare kriterierna för avgiftsuttaget.

Samtliga hamnar ska också tillsätta en rådgivande hamnanvändarkommitté bestående av företrädare för fartygsoperatörer, lastägare eller andra hamnanvändare som är skyldiga att betala hamnavgift eller hamninfrastrukturavgift. Enligt förslaget ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att ett oberoende tillsynsorgan övervakar tillämpningen av förordningen samt hanterar tvister och klagomål med anledning av förordningen.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Gällande svenska regler på området finns i förordningen (1982:569) om lotsning m.m., i förordningen (1997:1121) om farledsavgift samt i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.

Ekonomiska konsekvenser

I dagsläget är bedömningen att det inte framstår som troligt att förslaget i dess nuvarande utformning medför några större budgetära eller samhällsekonomiska konsekvenser.