



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## MOTIVERING

### **1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET**

#### **1.1 Bakgrund**

Europa är en av världens hamntätaste regioner. Samtidigt är hamnsektorn mycket heterogen och präglad av bred mångfald när det gäller typer och organisation. Denna förordning innebär att mångfalden respekteras och att inga försök görs att införa någon enhetlig modell för hamnar.

Omkring 1 200 handelshamnar drivs längs unionens 7 000 mil långa kuster. Under 2011 transiterades omkring 3,7 miljarder ton last (över 60 000 hamnanlopp av handelsfartyg) genom EU:s hamnar.

Samtidigt som EU är mycket beroende av sina hamnar för handeln med resten av världen, spelar de också en nyckelroll på den inre marknad. Närsjöfarten står nämligen för 60 % av det tonnage som hanteras i EU:s hamnar. Hamnarna är viktiga knutpunkter i EU:s intermodala transportkedjor, där närsjöfarten används som ett alternativ till de överbelastade landtransporterna eller som ett sätt att koppla samman randområden eller öregioner.

Inom passagerartrafiken betjänade EU:s hamnar 385 miljoner sjöpassagerare under 2011.

Hamnverksamhet bidrar direkt till sysselsättning, direktinvesteringar och BNP-tillväxt. För närvarande sysselsätter 2 200 hamnoperatörer omkring 110 000 hamnarbetare. Totalt genererar hamnarna omkring 3 miljoner (direkta och indirekta) arbetstillfällen i 22 kustmedlemsstater, samtidigt som de utgör en betydande källa till skatteintäkter för lokala, regionala eller nationella myndigheter.

Så mycket som 96 % av all last och 93 % av alla passagerare till EU transiteras genom de 319 kusthamnar som tas upp i kommissionens förslag till riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)<sup>1</sup>.

#### **1.2 Utmaningar**

Medan behovet av att utveckla förbindelser med inlandet ses som en viktig fråga och redan behandlas i den nya TEN-T-politiken, väntar andra nyckelutmaningar för TEN-T-hamnar ännu på sin lösning. För det första är det ett faktum att alla TEN-T-hamnar i dag inte erbjuder samma högvärdiga tjänster. För det andra är de nuvarande ramvillkoren för hamnförvaltning inte alltid tillräckligt attraktiv för investerare. Till följd av detta uppstår fem särskilda utmaningar:

##### *1.2.1 Hamntjänster och funktioner som inte är optimala i vissa TEN-T-hamnar*

Effektiva tjänster är avgörande för TEN-T-hamnarnas resultat. Tillsammans med branschföreträdare har kommissionen ringat in tre problem som kan verka hindrande för att organisera hamntjänster på ett optimalt sätt: 1) många hamntjänster är utsatta för svag konkurrens på grund av marknadshinder, 2) exklusiva eller specifika rättigheter kan, även om de är motiverade i ett antal situationer, leda till marknadsmissbruk, och 3) i vissa hamnar belastas användarna med alltför stor administrativ börda på grund av bristande på samordning inom hamnarna.

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 650 slutlig, s. 2. Det slutliga antalet TEN-T-hamnar beror på resultaten av det pågående lagstiftningsförfarandet.

### *1.2.2 Ramvillkoren för hamnförvaltning är inte tillräckligt attraktiva för investeringar i alla TEN-T-hamnar*

De investeringar som krävs för att anpassa hamnarnas kapacitet till föränderliga behov är omöjliga att genomföra utan en stabil politisk och rättslig ram som minskar den ekonomiska osäkerheten och säkerställer jämlika konkurrensvillkor. Detta förefaller emellertid inte vara fallet i alla TEN-T-hamnar. Det finns flera förklaringar till detta: a) den rättsliga osäkerheten till följd av de marknadshinder som beskrivs ovan och b) behovet av bättre infrastrukturplanering som kan mötas genom striktare TEN-T-regler.

Men det finns två andra grundläggande problem som förklarar varför investeringsklimatet i flera TEN-T-hamnar på det hela taget uppfattas som oattraktivt just nu: 4) oklara finansiella förbindelser mellan myndigheter, de särskilda hamnmyndigheterna och hamntjänsteleverantörerna och 5) hamnarnas svaga ställning när det gäller fastställandet av infrastrukturavgifter och den otydliga kopplingen till kostnaderna för att utnyttja hamnarnas infrastruktur.

### **1.3 Syfte**

Syftet är att bidra till ett TEN-T som fungerar på ett mer effektivt, sammanhängande och hållbart sätt genom inrättandet av en ram som förbättrar samtliga hamnars resultat och hjälper dem att klara av divergerande transport- och logistikkrav. TEN-T hamnar måste hjälpa till att utveckla närsjöfarten som ett inslag i de intermodala rutterna och därigenom bidra till hållbara transporter, vilket är ett av de främsta målen i vitboken om transportpolitiken, och bidra till EU 2020-strategin för en resurseffektiv tillväxt som kommer att stimulera handeln och öka lastvolymerna.

Genom detta initiativ säkerställs en balanserad strategi mellan lagstiftningsåtgärder och en mjuk strategi i form av exempelvis en dialog mellan arbetsmarknadens parter. Detta är resultatet av kommissionens intensiva och ingående överläggningar med berörda parter som gjort att förordningen kunnat inriktas på åtgärder med ett högt mervärde för EU. Genom denna förordning kommer bördorna att minska för de hamnar som redan fungerar väl, samtidigt som övriga hamnar får förutsättningar att ta itu med sina utmaningar.

### **1.4 Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Förslaget är förenligt med den politik som kommissionen tillkännagivit i sin vitbok om transportpolitiken (2011) och som uttryckligen presenterades när det gemensamma europeiska transportområdet inrättades och marknaden för hamntjänster öppnades. Vitboken visar tydligt kommissionens avsikt att se över inskränkningarna i tillgången till hamntjänster och att öka insynen i hamnfinansieringen, för att undvika alla former av snedvridning av konkurrensen och klargöra hur offentliga medel fördelas mellan olika typer av hamnverksamhet. Förslaget framhålls även i inre marknadsakten II som en av de viktigaste åtgärderna för och att bidra till att förverkliga den inre marknaden.

Förslaget kompletterar den nuvarande politiken eller förslag som redan lagts fram, så att de blir heltäckande: förslagen om riktlinjer för transeuropeiska transportnät och Fonden för ett sammanlänkat Europa, som erbjuder en ram till stöd för utvecklingen av inlandsförbindelser med hamnar, förslaget till direktiv om tilldelning av koncessioner tillämpligt på koncessionskontrakt i hamnar eller förarbetena till initiativet *Blå bältet* om förenkling av tullförfarandena för EU-varor som transporteras av fartyg som anlöper hamnar inom EU.

Förslaget gäller alla hamnar inom TEN-T, eftersom de helt naturligt spelar en betydande roll inom det europeiska transportsystemet, antingen för att underlätta utbyten mellan medlemsstaterna eller för att förbättra den regionala tillgängligheten för öregioner eller randområden. Det bör dock understrykas att principerna om icke-diskriminering och fri

etableringsrätt i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och konkurrensreglerna även gäller andra hamnar, vilka även om de inte ingår i det transeuropeiska nätet kan spela en viktig roll på lokal nivå, eller för andra sektorer än transportsektorn, som exempelvis fiske eller turism. Medlemsstaterna får även besluta sig för att tillämpa bestämmelserna i denna förordning på dessa hamnar.

## **2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

### **2.1 Samråd med berörda parter**

GD MOVE har fört en dialog med medlemsstaternas förvaltningar med ansvar för hamnpolitiken (transportministerierna). Möten har också hållits med de viktigaste branschorganisationerna inom hamnsektorn, bland annat: hamnmyndigheter (ESPO), privata terminaloperatörer (FEPORT), inlandshamnarna (EFIP), redare (ECSA), lotsar (EMPA), ägare och operatörer av bogserfartyg (ETA), förtöjningsoperatörer (EBA), fartygsagenter (ECASBA), transportörer (ESC), mudderverk (EuDA) och logistikföretag (CLECAT). GD MOVE har dessutom hållit möten med de två viktigaste hamnarbetarorganisationerna *International Dockers Council* (IDC) och hamnarbetarsektionen av *European Transport Workers Federation* (ETF). En kommitté för dialog mellan sektorns arbetsmarknadsparter är fortfarande under uppbyggnad och har därför ännu inte kunnat rådfrågas.

Det förberedande arbetet byggde på en studie av de europeiska kusthamnarnas ekonomiska kvalitet och effektivitet (PwC). Studien bygger på omfattande forskning om transportekonomi, hamnar och logistik, och dessutom på flera diskussionsrundor med branschföreträdare och forskare.

Berörda parter blev föremål för en ingående utfrågning genom två internetenkäter och en öppen konferens för berörda parter i Bryssel (den 25–26 september 2012). En avslutande riktad offentlig utfrågning, som behandlade huvudproblem och diskuterade politiska alternativ och deras möjliga effekter, hölls den 18 januari 2013. De viktigaste resultaten av samrådsprocessen (2012–2013) kan sammanfattas på följande sätt:

- Samtliga berörda parter betonade behovet av stabila och rättvisa konkurrensvillkor både för konkurrensen mellan hamnarna och inom hamnarna (mellan leverantörer av samma hamntjänster inom en och samma hamn) i EU. Behovet av rättslig förutsebarhet och en företagsvänlig miljö med så begränsad administrativ börda som möjligt prioriteras av alla berörda parter.
- Oron är stor för illojal konkurrens mellan hamnar på grund av olika praxis vid offentlig finansiering av hamninfrastruktur. Medlemsstaterna och hamnmyndigheterna kräver strikta kontroller av det statliga stödet.
- Enligt en stor del av användarna av hamntjänster, såsom rederier och export-importföretag, är hamntjänsterna i många EU-hamnar inte tillfredsställande i fråga om pris, kvalitet och administrativ börda.
- Av de europeiska hamnmyndigheterna anser 30 % att den nuvarande situationen inte är tillfredsställande. Flertalet motsätter sig införandet av EU-förfaranden som begränsar myndigheternas kapacitet att bevilja kontrakt och tillstånd till operatörer av hamntjänster genom direkttilldelning. En tillämpning av EU:s koncessionsbestämmelser på vissa kontrakt som beviljas i hamnar är mycket kontroversiell i vissa medlemsstater.

- I vissa medlemsstater vänder sig hamnarbetarfacken bestämt mot alla EU-regler som inverkar på nuvarande regler om hamnarbete. Företrädare för lotstjänsten hävdar att lotsning, även om den tillhandahålls mot ersättning, inte är någon ekonomisk tjänst och därför bör undantas från konkurrens.
- De flesta berörda parter är överens om att EU:s hamnsystem måste utvecklas och förberedas på avsevärda utmaningar, som exempelvis knappa finansiella medel, konkurrenskraft i förhållande till hamnar i angränsande tredjeländer och andra regioner i världen, skapa mervärde och sysselsättning samt att hantera miljöpåverkan. De alla är överens om betydelsen av att säkra och, om möjligt, öka EU:s finansiella stöd till hamnar och sjöfart.

## 2.2 Konsekvensbedömning

I konsekvensbedömningen identifieras fem operativa mål med anknytning till de två främsta utmaningar som anges ovan.

### 2.2.1 Modernisering av hamntjänster och hamnfunktioner:

Genom optimering av hamntjänster och funktioner bör ett antal TEN-T-hamnar för det första kunna hantera eller locka till sig mer last och flera passagerare inom ramen för den befintliga infrastrukturen. Detta kommer till uttryck i tre operativa mål:

#### (1) Klargöra och underlätta tillträdet till marknaden för hamntjänster:

I detta sammanhang bör det begränsade tillträdet till marknaden för hamntjänster avskaffas, samtidigt som den befintliga rättssäkerheten till följd av de övergripande bestämmelserna i fördraget om offentlig upphandling röjs ur vägen.

#### (2) Förhindra att utsedda hamntjänsteleverantörer ägnar sig åt marknadsmissbruk:

Detta skulle innebära att utsedda tjänsteleverantörer erbjuder sina tjänster på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som de fullgör sina funktioner och uppdrag som leverantörer av allmännyttiga tjänster, särskilt på områdena trygghet, säkerhet och miljö.

#### (3) Förbättrade samordningsmekanismer inom hamnarna:

Härigenom skulle redare, logistikföretag och ägarna till lasten i fråga kunna utföra sitt arbete friktionsfritt samtidigt som både tid och pengar sparades. Samordningsinsatserna skulle också främja de operatörer som var verksamma i respektive hamn, möjliggöra synergieffekter och dessutom undvika dubbelarbete när samma kund betjänas.

### 2.2.2 Skapa attraktiva ramvillkor för investeringar i hamnar:

För det andra skulle ökad finansiell insyn och oberoende hamnar skapa lika konkurrensvillkor, främja ett effektivare avgiftsuttag och öka investeringarna. Därmed måste ytterligare två operativa mål uppfyllas:

#### (4) Ökad insyn i de finansiella förbindelserna mellan myndigheter, hamnmyndigheter och hamntjänsteleverantörer:

Detta torde garantera att myndigheter och kommersiella verksamheter får finansiell insyn, så att hamnar och tjänsteleverantörer inte får otillbörliga konkurrensfördelar.

#### (5) Självständigt och öppet fastställande av hamninfrastrukturavgifterna:

Detta skulle leda till en effektivare användning av infrastrukturen och mer ekonomisk rationalitet i planering, investeringar, underhåll och drift av hamninfrastrukturen, samtidigt som ekologiska och sociala prissignaler skulle kunna användas.

På grundval av detta övervägs följande fyra politiska alternativ:

(6) Åtgärdspaket 1: *Insyn*

I åtgärdspaket 1 (ÅP1) tillämpas mjuka åtgärder (icke-bindande meddelande) för att klargöra och underlätta tillträdet till marknaden för hamntjänster. Bindande bestämmelser tillämpas dock i monopol- eller oligopolsituationer: i dessa bör tjänsterna bli föremål för priskontroll för att undvika excessiva eller diskriminerande avgifter. Finansieringen och fastställandet av hamnavgifter överläts på de behöriga myndigheterna, dock på villkor att en grundläggande insyn kan säkerställas. Samordningen av tjänsterna i hamnen sköts av en hamnanvändarkommitté.

(7) Åtgärdspaket 2: *Reglerad konkurrens*

Åtgärdspaket 2 (ÅP2) bygger på principen om fritt tillhandahållande av tjänster enligt ett system med reglerat marknadstillträde. Enligt detta reglerade marknadstillträde, kan friheten att tillhandahålla tjänster inskränkas, om detta motiveras med utrymmesbrist i hamnområdet eller skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (nyttjandemöjlighet, tillgänglighet, osv.). I sådana fall blir de nyligen tilldelade och utnämnda tjänsterna föremål för ett offentligt anbudsförfarande; i fråga om intern verksamhet måste tjänsten vara begränsad. Tjänster som erbjuds i en monopol- eller oligopolsituation omfattas av priskontroll. Insynen i de finansiella förbindelserna mellan myndigheter, hamnmyndigheter och hamntjänsteleverantörer skapas genom separata räkenskaper och genom regler skapas en koppling mellan hamninfrastrukturavgifterna och de faktiska kostnaderna. Samordningen av tjänsterna i hamnen sköts av en hamnanvändarkommitté.

(8) Åtgärdspaket 2 a: *Reglerad konkurrens och självständighet för hamnarna*

Åtgärdspaket 2a (ÅP2a) är identiskt med ÅP2, dock med följande undantag:

Skyldigheten att erbjuda offentlig upphandling på grund av utrymmesbrist eller skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster gäller inte enbart nya kontrakt utan också när befintliga kontrakt genomgår omfattande ändringar. Tillsynen av tjänsteleverantörer i monopolställning har mer begränsad räckvidd: den utförs endast på marknader som inte är konkurrensutsatta, dvs. marknader som inte omfattas av öppna anbudsförfaranden. Hamnarna får större autonomi: i fråga om infrastrukturavgifterna föreskrivs inte längre någon koppling mellan avgiften och de faktiska kostnaderna. I stället får varje hamn rätt att själv fastställa hamnavgiftens struktur och nivå, dock på villkor om insyn i avgiftspolitik. Genom initiativet uppmuntras också till differentiering med utgångspunkt i fartygens miljöprestanda.

(9) Åtgärdspaket 3: *Fri konkurrens och fullständig självständighet för hamnarna*

Åtgärdspaket 3 (ÅP3) bygger på ÅP2a, men innehåller också villkoret att föreskriva ytterligare minst två konkurrerande och oberoende operatörer för varje hamntjänst, när antalet operatörer är begränsat på grund av utrymmesbrist. Dessutom skulle åtskillnad göras mellan funktion och juridik. En sådan åtskillnad skulle leda till en ökning av antal hamnoperatörer: för att säkerställa hamnens fortsatta drift, skulle hamnmyndigheternas centrala samordnande roll behöva stärkas. Liksom i ÅP2a skulle varje enskild hamnmyndighet vara fri att fastställa infrastrukturavgiftens struktur och nivå enligt sina egna affärsmetoder.

Efter analysen av de olika alternativen och deras potentiella effekt slöt sig kommissionen till att ÅP2a skulle erbjuda det bästa alternativet, dock med en variant för lasthantering och passagerartjänster. Vad gäller åtgärderna med koppling till marknadstillträde till lasthantering och passagerartjänster, föreligger inget behov av nya lagförslag. Befintliga bestämmelser och krav kommer att tas upp i ett meddelande. Bestämmelserna om reglerad tillsyn av de priser som tjänsteleverantörerna i monopol- eller oligopolställning tar ut och om insyn i räkenskaperna skulle emellertid tillämpas på lasthantering och passagerartjänster.

Konsekvensbedömningen visar de potentiella fördelarna: kostnadsbesparingar (10 miljarder euro fram till 2030), utveckling av närsjöfarten och en minskning av trafikstockningar och skapande av arbetstillfällen. Konsekvensanalysen visar att detta förslag inte omedelbart leder till några betydande förändringar av hamnarnas administrativa börda. Om tillhandahållandet av tjänster släpps fritt, kommer detta att minska de administrativa kostnaderna för hamnarna, medan prisövervakningen och samråden med användare i vissa fall kan komma att kräva nya administrativa insatser. Det bör emellertid betonas att detta förslag indirekt kommer att bidra till förenklingar genom att inskränkningar hävs. Ytterligare förenkling kommer också att föreslås läggas i det kommande blåbältesinitiativet.

### **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

#### **3.1 Sammanfattning av de föreslagna åtgärderna**

Förslaget innehåller följande huvuddelar:

- Förordningen gäller alla kusthamnar som anges i kommissionens förslag till riktlinjer om det transeuropeiska transportnätet.
- Friheten att tillhandahålla tjänster kommer att vara tillämplig på hamntjänster. Ledningen för en hamn kan dock införa minimikrav för leverantörerna av särskilda hamntjänster. När dessa krav införs kommer ska de endast avse yrkeskvalifikationer, nödvändig utrustning eller sjösäkerhet, allmän säkerhet och hamnsäkerhet och relevanta miljökrav. Dessa krav får inte användas som ett sätt att indirekt införa marknadshinder, och därför måste kriterierna vara objektiva och proportionerliga så att en rättvis behandling av alla befintliga och potentiella operatörer kan säkerställas. Potentiella operatörer bör ha tillgång fortbildning för att förvärva de särskilda kunskaper som krävs lokalt.
- Ovannämnda bestämmelser kommer inte att gälla lasthanterings- och passagerartjänster. Dessa tjänster organiserade ofta genom koncessionskontrakt som faller inom tillämpningsområdet för kommissionens förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner<sup>2</sup>. Dessutom skulle ytterligare rättsliga bestämmelser kunna undergräva de ansträngningar som redan görs för att inleda en dialog mellan arbetsmarknadens parter på unionsnivå. I motsats till lotsningstjänster för att anlöpa och avgå från hamnar har lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden ingen direkt inverkan på hamnens funktion och bör därför inte omfattas av denna förordning.
- I tillämpliga fall skulle den fastställda friheten att tillhandahålla tjänster kunna bli föremål för en begränsning av antalet tjänsteleverantörer. Begränsningen bör styras av två kriterier: vid utrymmesbrist eller reserverat utnyttjande av utrymme kan en begränsning av antalet aktiva operatörer inom hamnområdet vara motiverad, på villkor att den finns tydligt dokumenterad i en officiell hamnutvecklingsplan; även när en operatör ålagts skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, ska detta vara officiellt dokumenterat.
- En medlemsstat bör ha möjlighet att utse myndigheter med behörighet att införa en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i överensstämmelse med tillämpliga regler för statligt stöd. Skyldigheterna att tillhandahålla offentliga tjänster ska vara klart definierade, öppna, icke-diskriminerande och verifierbara och i fråga om

---

<sup>2</sup> KOM(2011) 897 slutlig.

hamntjänsten avse nyttjandemöjlighet (utan avbrott), tillgänglighet (för alla användare) och överkomliga priser (för vissa kategorier av användare).

- När skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster föreskrivs av en behörig myndighet i en eller flera hamnar, får myndigheten tillfälle att organisera och kommersiellt utnyttja särskilda hamntjänster, på villkor att verksamheten är begränsad till den eller de hamnar där skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster införs.
- Arbetstagarnas rättigheter bör säkerställas och medlemsstaterna ha möjlighet att vid byte av företag ytterligare stärka dessa rättigheter för personalen i det gamla företaget.
- I de fall där hamnledningen erhåller offentliga medel ska redovisningen ske öppet för att visa att medlen används effektivt och ändamålsenligt.
- I de fall där de utsedda hamntjänsteleverantörerna inte valts ut genom ett öppet upphandlingsförfarande, samt när det gäller interna operatörer, bör det säkerställas att priset för tjänsten är transparent, icke-diskriminerande och satt på normala marknadsvillkor, i synnerhet så att de totala avgifterna inte överstiger de totala faktiska kostnaderna och en rimlig vinst.
- Hamnledningen ska fastställa hamninfrastrukturavgifterna på ett självständigt sätt och enligt sin egen affärs- och investeringsstrategi.
- Hamninfrastrukturavgifterna kan variera antingen utifrån affärsmetoder som bygger på användningsfrekvens, främjandet av en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporternas miljö-, energi- eller koldioxidvinster.
- Alla hamnar ska tillsätta en rådgivande hamnanvändarkommitté bestående av företrädare för fartygsoperatörer, lastägare eller andra hamnanvändare som är skyldiga att betala hamninfrastrukturavgift eller hamnavgift. Kommittén ska rådfrågas om hamninfrastrukturavgifternas struktur och nivå och i vissa fall även om hamnavgifterna.
- Hamnledningen ska rådfråga berörda parter, t.ex. företag som är etablerade i hamnarna, hamntjänsteleverantörer och användare i frågor som rör samordning av hamntjänster, inlandsförbindelser eller administrativa förfaranden.
- Medlemsstaterna ska se till att ett oberoende tillsynsorgan kontrollerar och övervakar tillämpningen av denna förordning. Det kan vara ett redan befintligt organ. De olika nationella oberoende tillsynsorganen ska utbyta information om sitt arbete och sina beslutsprinciper och ska därutöver ha ett nära samarbete om ömsesidigt bistånd som en av sina uppgifter.

### **3.2 Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

### **3.3 Subsidiaritetsprincipen**

Enligt artiklarna 58, 90 och 100 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska också hamnar omfattas av målen för en verklig inre marknad inom ramen för den gemensamma transportpolitiken.

Den övervägande delen av den sjöfartshandel som genomförs i TEN-T-hamnar är resultatet av handel mellan medlemsstaterna eller på internationell nivå. Hamnar har en entydigt europeisk

funktion. Ungefär vartannat ton i de volymer som hanteras i hamnarna kommer transporteras – till havs eller på land – från eller till någon annan medlemsstat än den i vilken varornas transiteringshamn ligger<sup>3</sup>. Åtgärder som vidtas av en enskild medlemsstat kan inte garantera lika konkurrensvillkor inom EU:s inre marknad, och medlemsstaten kan heller inte vidta åtgärder för att förbättra resultaten i hamnar som ligger inom samma transeuropeiska korridor men i andra medlemsstater.

Även om hamnsektorn specifika förutsättningar och långa lokala historia och kultur erkänns, är det föreslagna initiativet förenligt med den inre marknaden med avseende på nätverkseffekterna och hamnsektorns internationella dimension.

### **3.4 Proportionalitetsprincipen**

Förordningen omfattar endast TEN-T hamnar. Härigenom säkerställs proportionaliteten såtillvida att inga onödiga bestämmelser behöver införas för mycket små hamnar som inte spelar någon betydande roll inom det europeiska transportsystemet. Den absolut största delen av trafiken går dock via TEN-T-hamnarna, vilka per definition är viktiga för det internationella och inomeuropeiska handelsutbytet, och därmed för EU:s inre marknad och sammanhållningen inom EU. Dessutom är TEN-T-hamnar berättigade till EU-finansiering.

Tillämpningsområdet har inte ytterligare begränsats till hamnarna inom kärnnätet, för att undvika risken för snedvridning av konkurrensen mellan dessa hamnar och andra TEN-T-hamnar. Om nätet ska kunna fungera väl, krävs det för övrigt att båda hamntyperna finns: hamnar som ingår i kärnnätet (och där fungerar som nav) och andra TEN-T-hamnar för regional distribution.

### **3.5 Val av regleringsform**

Traditionellt har medlemsstaterna, tillsammans med de regionala och lokala myndigheterna varit de främsta operatörerna bakom utbyggnaden och förvaltningen av hamninfrastrukturen, men den situationen ändras nu gradvis. Transportoperatörer, fristående offentliga organ och institutioner, tillsammans med andra både privata och offentliga organ, har också blivit nyckeloperatörer i utvecklingen, förvaltningen och organisationen av hamnar. Därför är det viktigt att lagstiftningen om marknaden för hamntjänster och finansiell insyn är allmänt tillämplig. För att garantera ett enhetligt genomförande och lika konkurrensvillkor på den inre marknaden, bör lagstiftningen vara direkt bindande i sin helhet. Kommissionen har därför valt en förordning som det rättsliga instrumentet för detta förslag. Därigenom undviks också ytterligare administrativa bördor för medlemsstaterna och kommissionen.

### **3.6 Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den föreslagna förordningen berör en fråga av betydelse för EES och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

---

<sup>3</sup> Till följd av handeln mellan medlemsstaterna och handeln mellan en medlemsstat och ett tredjeland genom en annan medlemsstat.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,  
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>4</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) En fullständig integration av hamnar i sammanhängande logistik- och transportkedjor är nödvändig för att bidra till tillväxt och för att det transeuropeiska transportnätet och den inre marknaden ska kunna användas effektivare och fungera bättre. Förutsättningen för detta är moderna hamntjänster, som bidrar till ett effektivt utnyttjande av hamnarna och ett gynnsamt klimat för investeringar som gör att EU:s hamnar kan utvecklas i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav.
- (2) I sitt meddelande om inre marknadsakten II, *Tillsammans för ny tillväxt*<sup>6</sup>, visar kommissionen att sjötransporternas attraktivitet är helt beroende av att det finns effektiva och tillförlitliga hamntjänster samt att det är nödvändigt att lösa problemen med insyn i offentlig finansiering och hamnavgifter, administrativ förenkling i hamnarna och en översyn av inskränkningar i hamntjänsterna.
- (3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.
- (4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett

---

<sup>4</sup> EUT C , , s. .

<sup>5</sup> EUT C , , s. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final, 3.10.2012.

proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

- (5) Enligt artikel 56 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är inskränkningarna i friheten att tillhandahålla tjänster i unionen förbjudna. I enlighet med artikel 58 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är bestämmelserna i avdelningen om transporter, närmare bestämt artikel 100.2 tillämpliga.
- (6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga negativa effekter inom dessa områden. På detta stadium förefaller det därför lämpligt att inte reglera frågan på EU-nivå, utan i stället överlåta på medlemsstaterna att reglera möjligheten att själv tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.
- (7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänstleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.
- (8) Att ha nödvändig utrustning till sitt förfogande bör tolkas som att hamntjänstleverantören äger, hyr eller leasar denna utrustning och att leverantören under alla omständigheter har direkt och obestridd kontroll över den så att den kan användas när så behövs.
- (9) Förfarandet för att ge leverantörerna rätt att tillhandahålla hamntjänster på villkor att vissa minimikrav är uppfyllda bör vara öppet, objektivt och icke-diskriminerande samt göra att hamntjänstleverantörerna kan tillhandahålla tjänsterna inom rimlig tid.
- (10) Eftersom hamnar är geografiskt avgränsade områden, kan marknadstillträdet i vissa fall underkastas inskränkningar, särskilt vid utrymmesbrist eller utnyttjande av ett utrymme som är reserverat för en viss typ av verksamhet, dock på villkor att denna inskränkning överensstämmer med en officiell hamnutvecklingsplan, i vilken användningen av utrymmet är planlagd på ett transparent sätt och i enlighet med nationella bestämmelser, exempelvis stads- och samhällsplanering.
- (11) Varje avsikt att begränsa antalet hamntjänstleverantörer bör av den behöriga myndigheten offentliggöras på förhand och vara väl motiverad, i syfte att ge de berörda parterna möjlighet att yttra sig. Kriterierna för begränsning bör vara objektiva, öppna och icke-diskriminerande.

- (12) För att garantera öppenhet och insyn bör förfarandet för att välja ut hamntjänstleverantörerna och resultatet av detta förfarande offentliggöras och berörda parter ges fullständig dokumentation.
- (13) Förfarandet för att välja ut hamntjänstleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör följa de principer och tillvägagångssätt som fastställs i direktiv .././... [koncession]<sup>7</sup>, också tröskelvärden och metoden för att bestämma värdet av kontraktet liksom definitionen av väsentliga ändringar och faktorer som rör kontraktets löptid.
- (14) En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänstleverantörer är motiverat endast om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.
- (15) Om det blir nödvändigt att begränsa antalet hamntjänstleverantörer, kan medlemsstaterna låta en annan myndighet fatta detta beslut för att slå vakt om konkurrensen. Varje begränsning av antalet hamntjänstleverantörer bör ske enligt ett förfarande som är öppet, transparent och icke-diskriminerande. Detta bör dock inte gälla om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ska övertas direkt av en behörig myndighet eller en intern operatör.
- (16) Denna förordning utesluter inte möjligheten att behöriga myndigheter erbjuder ersättning för fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla en allmännyttig tjänst, men på villkor att detta inte innebär ett brott mot tillämpliga regler om statligt stöd. Om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster anses vara av allmänt ekonomiskt intresse, bör den fullgöras i enlighet med kommissionens beslut av den 20 november om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse<sup>8</sup>, kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse<sup>9</sup> och Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster<sup>10</sup>.
- (17) Hamnledningen bör inte diskriminera mellan olika hamntjänstleverantörer, och särskilt inte till förmån för ett företag eller organ i vilket den har egna intressen.
- (18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa

<sup>7</sup> Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, KOM(2011) 897 slutlig

<sup>8</sup> EUT L 7, 11.1.2012, s. 3.

<sup>9</sup> EUT L 114, 26.4.2012, s. 8.

<sup>10</sup> EUT C 8, 11.1.2012.

interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas kontroll av det oberoende tillsynsorganet.

- (19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter<sup>11</sup>.
- (20) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv..../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster, men det bör ändå fortfarande stå medlemsstaterna fritt att fatta beslut om tillämpningen av reglerna i detta kapitel på dessa två typer av tjänster. För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.
- (21) Full insyn bör ges i de finansiella förbindelserna mellan kusthamnar som erhåller offentlig finansiering och hamntjänsteleverantörer å ena sidan och myndigheterna å den andra för att garantera lika konkurrensvillkor och undvika marknadssnedvridning. I detta avseende utsträcks genom denna förordning principerna om insyn i finansiella förbindelser i enlighet med kommissionens direktiv 2006/111/EG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet till andra kategorier av adressater<sup>12</sup>, dock utan att detta påverkar direktivets tillämpningsområde.
- (22) Det är nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering åläggs att föra räkenskaper som skiljer på den verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning och den som är konkurrensutsatt, för att därigenom garantera lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och undvika marknadssnedvridning. Under alla omständigheter måste reglerna om statligt stöd följas.
- (23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prissmissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

<sup>11</sup> EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

<sup>12</sup> EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

- (24) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör avgifterna i varje enskild hamn fastställas på ett öppet och självständigt sätt i enlighet med hamnens egna affärs- och investeringsstrategi.
- (25) Variationen i hamninfrastrukturavgifterna bör tillåtas för att främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att delvis begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.
- (26) Lämpliga system bör finnas för att se till att de hamnanvändare som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).
- (27) För att säkerställa en korrekt och verkningsfull tillämpning av denna förordning, bör ett oberoende tillsynsorgan, som kan vara ett redan befintligt organ, utses i varje medlemsstat.
- (28) De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning.
- (29) I syfte att komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.
- (30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>13</sup>.
- (31) Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension, hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva. Lika konkurrensvillkor inom EU

<sup>13</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

behövs därför, eftersom målet lättare kan uppnås på unionsnivå i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (32) Denna förordning står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

## KAPITEL I – Syfte, tillämpningsområde och definitioner

### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs följande:
  - (a) en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster.
  - (b) gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter.
2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:
  - (a) bunkring,
  - (b) lasthantering,
  - (c) muddring,
  - (d) förtöjning,
  - (e) passagerartjänster,
  - (f) mottagningsanordningar i hamn,
  - (g) lotsning och
  - (h) bogsering.
3. Denna förordning ska tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].
4. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på andra kusthamnar. Om medlemsstaterna beslutar sig för att tillämpa denna förordning på andra kusthamnar ska de anmäla sitt beslut till kommissionen.

### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *bunkring*: tillhandahållande av fast, flytande eller gasformigt bränsle eller annan energikälla som används till såväl framdrivning av fartyg som till den allmänna och särskilda energiförsörjningen ombord på fartyg vid kaj.
2. *lasthanteringstjänster*: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten eller beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknytning till transporten av lasten, men inte magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som rör den hanterade lasten.
3. *muddring*: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det

initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring, i syfte att hålla vattenvägen öppen.

4. *väsentlig hamnanläggning*: en anläggning till vilken tillträde är nödvändigt för att utföra en hamntjänst och som inte kan tillhandahållas på motsvarande sätt under normala marknadsförhållanden.
5. *hamnledning*: ett offentligt eller privat organ vars uppgift, oavsett om den utförs i samband med annan verksamhet eller inte, är att i enlighet med nationella lagar eller förordningar administrera och sköta hamnens infrastruktur, hamntrafiken, samordningen och, i tillämpliga fall, kontrollen av den verksamhet som bedrivs av operatörerna i den berörda hamnen.
6. *förtöjning*: de förtöjningstjänster som krävs när ett fartyg ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt vid kaj eller förankrat utmed vattenvägen till hamnen.
7. *passagerartjänster*: mottagande och hantering av passagerare mellan passagerarfartyget och land samt även behandling av personuppgifter och förflyttning av passagerare inom den berörda passagerarterminalen.
8. *lotsning*: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen via vattenvägen till hamnen.
9. *hamninfrastrukturavgift*: en direkt eller indirekt avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av de anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till de hamnarna, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last.
10. *mottagningsanordning i hamn*: alla fasta, flytande eller rörliga anläggningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall och lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester<sup>14</sup>.
11. *hamnavgift*: en avgift som tas ut till förmån för hamntjänsteleverantören och som betalas av dem som utnyttjar den berörda tjänsten.
12. *hamntjänstekontrakt*: ett formellt och rättsligt bindande avtal mellan en hamntjänsteleverantör och en behörig myndighet, genom vilket myndigheten utser en hamntjänsteleverantör med ansvar för tillhandahållandet av hamntjänster efter ett förfarande för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.
13. *hamntjänsteleverantör*: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som anges i artikel 1.2.
14. *skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att tillhandahålla de allmännyttiga hamntjänster som en operatör inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva, eller åtminstone inte bedriva i samma omfattning eller på samma villkor.

---

<sup>14</sup> EGT L 332, 28.12.2000, s. 81–90.

15. *närsjöfart*: transport av last och passagerare till sjöss mellan hamnar i det geografiska Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder som har en kustlinje mot de slutna hav som gränsar till Europa.
16. *kusthamn*: land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.
17. *bogsering*: assistans till ett fartyg med bogserbåt som gör att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamn genom assisterad manövrering.
18. *vattenväg till hamn*: vattenväg till hamnen från öppet hav, t.ex. hamninlopp, farleder, floder, kanaler och fjordar.

## **KAPITEL II – Marknadstillträde**

### *Artikel 3*

#### **Friheten att tillhandahålla tjänster**

1. Friheten att tillhandahålla tjänster i kusthamnar som omfattas av denna förordning ska på de villkor som anges i detta kapitel tillämpas på hamntjänsteleverantörer som är etablerade inom unionen.
2. Hamntjänsteleverantörerna ska ha tillträde till hamnanläggningar i den utsträckning som krävs för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. Tillträdesvillkoren ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.

### *Artikel 4*

#### **Minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster**

1. Hamnledningen får kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.
2. Minimikraven i punkt 1 får, i förekommande fall, endast avse
  - (a) yrkeskvalifikationerna hos hamntjänsteleverantören, dess personal eller de fysiska personer som faktiskt och fortlöpande sköter hamntjänsteleverantörens verksamhet.
  - (b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.
  - (c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet.
  - (d) efterlevnaden av lokala, nationella, unionsspecifika och internationella miljökrav.
3. Minimikraven ska vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för den kategori och typ av hamntjänster som berörs.
4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt,

se till att det finns tillfredsställande tillgång till relevant fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli 2015 ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänstleveantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

#### *Artikel 5*

##### **Förfarande för att säkerställa efterlevnaden av minimikraven**

1. Hamnledningen ska behandla hamntjänsteleverantörer likvärdigt och förfara på ett öppet sätt.
2. Hamnledningen ska, inom en månad efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.
3. Eventuella inskränkningar i giltighetstiden för det beslut som fattas i enlighet med punkt 2 kan endast motiveras med avseende på hamntjänstens typ och art.

#### *Artikel 6*

##### **Begränsningar av antalet hamntjänsteleverantörer**

1. Genom undantag från artikel 3 får hamnledningen begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst av ett eller flera av följande skäl:
  - (a) Utrymmesbrist eller reserverad markanvändning, förutsatt att hamnledningen kan påvisa att marken utgör en del av hamnanläggningen som är avgörande för tillhandahållandet av hamntjänster och att begränsningen stämmer överens med den formella hamnutvecklingsplan som antagits av hamnledningen, och i tillämpliga fall eventuella andra behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning.
  - (b) skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som föreskrivs i artikel 8, förutsatt att fullgörandet av de skyldigheter som ålagts hamntjänsteleverantörerna kan förhindras om sådana begränsningar inte genomförs.
2. Hamnledningen ska minst sex månader i förväg offentliggöra eventuella förslag om att tillämpa punkt 1, tillsammans med en motivering för att ge alla berörda parter möjlighet att yttra sig inom rimlig tid.
3. Hamnledningen ska offentliggöra det antagna beslutet.
4. Om hamnledningen själv eller genom en i rättsligt hänseende fristående enhet under sin direkta eller indirekta kontroll utför hamntjänster, kan medlemsstaten anförtro beslutet om att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer åt en myndighet som är oberoende av hamnledningen. Om medlemsstaten anförtror en sådan myndighet beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, får antalet leverantörer inte vara lägre än två.

## Artikel 7

### Förfarande för en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer

1. Varje begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer i enlighet med artikel 6 ska ske enligt ett urvalsförfarande som ska vara öppet för alla berörda parter, icke-diskriminerande och öppet.
2. Om det beräknade värdet av hamntjänsten överskrider det tröskelvärde som fastställs i punkt 3, bör reglerna för tilldelningsförfarandet, rättssäkerhetsgarantierna och den maximala varaktigheten för koncessioner enligt direktiv..../.... [koncession] tillämpas.
3. Tröskelvärdet och metoden för att beräkna värdet av hamntjänsterna ska dock vara de som framgår av de relevanta och tillämpliga bestämmelserna i direktiv ..../.... [koncession].
4. Den eller de utvalda leverantörerna och hamnledningen ska sluta ett hamntjänstekontrakt.
5. Vid tillämpningen av denna förordning ska varje väsentlig ändring i den mening som avses i direktiv.../... [koncession] av bestämmelserna i ett hamntjänstekontrakt under löptiden anses utgöra ett nytt hamntjänstekontrakt, och kräver därför ett nytt förfarande av det slag som avses i punkt 2.
6. Punkterna 1–5 i denna artikel ska inte tillämpas i de fall som avses i artikel 9.
7. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av direktiv.../... [koncession]<sup>15</sup>, direktiv..../.... [allmänna tjänster]<sup>16</sup> och direktiv.../... [offentlig upphandling]<sup>17</sup>.

## Artikel 8

### Allmännyttiga skyldigheter

1. Medlemsstaterna får fatta beslut om att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter med koppling till hamntjänster för att säkerställa att
  - (a) tjänsten är tillgänglig utan avbrott under årets alla dagar och veckor,
  - (b) samtliga användare har tillgång till tjänsten, och
  - (c) vissa kategorier av användare kan få tillgång till tjänsten till ett överkomligt pris.
2. De skyldigheter som avses i punkt 1 ska vara klart definierade, öppna, icke-diskriminerande och verifierbara samt garantera samtliga hamntjänsteleverantörer som är etablerade i unionen tillträde på lika villkor.
3. Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter inom sitt territorium med ansvar för att ålägga leverantörer sådana allmännyttiga skyldigheter. Hamnledningen kan vara den behöriga myndigheten.
4. När den behöriga myndighet som utsetts i enlighet med punkt 3 är en annan än hamnledningen, ska den behöriga myndigheten utöva de befogenheter som fastställs i artiklarna 6 och 7 om begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer med utgångspunkt i den allmännyttiga skyldigheten.

<sup>15</sup> Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, KOM(2011) 897 slutlig

<sup>16</sup> Förslag till direktiv om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster KOM(2011) 895 slutlig)

<sup>17</sup> Förslag till direktiv om offentlig upphandling, KOM(2011) 896 slutlig)

5. Om en behörig myndighet fattar beslut om att i en medlemsstat införa allmännyttiga skyldigheter i alla kusthamnar som omfattas av denna förordning, ska den anmäla dessa skyldigheter till kommissionen.
6. Vid en störning i hamntjänster som omfattas av en allmännyttig skyldighet eller när det föreligger en överhängande risk för sådan störning, får den behöriga myndigheten vidta nödåtgärder. Nödåtgärden kan bestå i en direkttilldelning så att tjänsterna åläggs en annan leverantör under en period av högst ett år. Under den perioden ska den behöriga myndigheten antingen inleda ett nytt förfarande för att välja en hamntjänsteleverantör i enlighet med artikel 7 eller tillämpa artikel 9.

#### *Artikel 9*

##### **Intern operatör**

1. I de fall som avses i artikel 6.1 b kan den behöriga myndigheten fatta beslut om att tillhandahålla en hamntjänst inom ramen för själva den allmännyttiga skyldigheten eller att ställa detta krav direkt på en i rättsligt hänseende fristående enhet, över vilken den utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar. I fall som detta ska hamntjänsteleverantören, med avseende på denna förordning, betraktas som en intern operatör.
2. Den behöriga myndigheten ska anses utöva kontroll över en i rättsligt hänseende fristående enhet på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar endast om myndigheten utövar ett avgörande inflytande i fråga om den juridiska personens strategiska mål och betydelsefulla beslut.
3. Den interna operatören får utföra den tilldelade hamntjänsten endast i de hamnar som omfattas av tillståndet att tillhandahålla hamntjänster.
4. Om en behörig myndighet beslutar att i en medlemsstat tillämpa punkt 1 på samtliga de kusthamnar som omfattas av denna förordning, ska kommissionen underrättas om detta.
5. Denna artikel påverkar inte tillämpningen av direktiv..../.... [koncession].

#### *Artikel 10*

##### **Skydd av arbetstagarnas rättigheter**

1. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och unionslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får hamnledningen begära att den hamntjänsteleverantör som utsetts i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 7 – om denne leverantör är en annan än den tidigare hamntjänsteleverantören – tillförsäkrar den personal som varit anställd av den tidigare hamntjänsteleverantören samma rättigheter som skulle ha gällt om det varit fråga om en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG.
3. Om hamnledningarna kräver att hamntjänsteleverantörer följer vissa socialskyddsnormer när det gäller tillhandahållandet av relevanta hamntjänster, ska anbudshandlingarna och hamntjänstekontrakten innehålla dels en förteckning över den berörda personalen, dels klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna kommer att kopplas till hamntjänsterna.

*Artikel 11*  
**Undantag**

Detta kapitel och övergångsbestämmelserna i artikel 24 ska inte tillämpas på lasthanterings- och passagerartjänster.

## **Kapitel III — Finansiell insyn och oberoende**

*Artikel 12*  
**Insyn i de finansiella förbindelserna**

1. De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning som erhåller offentliga medel ska på ett öppet sätt kunna avläsas i räkenskaperna för att tydligt visa
  - (a) vilka allmänna medel som myndigheterna direkt ställer till den berörda hamnledningens förfogande.
  - (b) vilka allmänna medel som myndigheter ställer till förfogande genom offentliga företags offentliga finansinstituts förmedling, och
  - (c) vilket användningsområde som dessa offentliga medel har anvisats för.
2. Om den hamnledning som erhåller offentliga medel själv tillhandahåller hamntjänster, ska den föra separata räkenskaper över hamntjänsteverksamhet på ett sådant sätt att
  - (a) alla kostnader och intäkter konteras eller fördelas korrekt på grundval av konsekvent tillämpade och sakligt motiverade redovisningsprinciper, och
  - (b) de principer för kostnadsredovisning som ligger till grund för den separata redovisningen tydligt framgår.
3. De offentliga medel som avses i punkt 1 ska omfatta aktiekapital eller kapital av liknande art som aktiekapital, icke återbetalningspliktigt eller endast under vissa omständigheter återbetalningspliktigt stöd, beviljande av lån ( däribland överdragningsrätter och förskott på kapitaltillskott), garantier som hamnledningen beviljats av behöriga myndigheter, utbetalad utdelning och balanserade vinstmedel eller andra former av offentligt ekonomiskt stöd.
4. Hamnledningen ska förvara uppgifterna om de finansiella förbindelser som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel på ett sådant sätt att kommissionen och det behöriga oberoende tillsynsorgan som avses i artikel 17 kan få tillgång till dem under fem år efter utgången av det räkenskapsår som uppgifterna avser.
5. Hamnledningen ska, på begäran, förse kommissionen och det behöriga oberoende tillsynsorganet med eventuella ytterligare uppgifter som anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning av de uppgifter som tillhandahållits och bedöma efterlevnaden av denna förordning. Uppgifterna ska översändas inom två månader från dagen för begäran.
6. Den hamnledning som inte har erhållit några offentliga medel under tidigare räkenskapsår, men som börjat erhålla sådana medel, ska tillämpa punkterna 1 och 2 från och med det räkenskapsår som närmast följer på året för överföringen av de offentliga medlen.

7. Om offentliga medel utbetalas som ersättning för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, ska de redovisas separat i de berörda räkenskaperna och får inte överföras på någon annan tjänst eller affärsverksamhet.

### *Artikel 13*

#### **Hamnavgifter**

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör i den mening som avses i artikel 9 och de avgifter som tas ut av hamntjänstleverantörer som – i fall av ett begränsat antal operatörer – inte utsetts genom öppna, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden, ska fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Dessa avgifter ska återspegla villkoren på en relevant konkurrensutsatt marknad och inte vara oproportionerliga i förhållande till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde.
2. Betalning av hamnavgifter kan integreras i övriga betalningar, exempelvis betalning av hamninfrastrukturavgifter. I detta fall ska hamntjänstleverantören och, i tillämpliga fall, hamnledningen se till att avgiftsbeloppet lätt kan avläsas av hamntjänsteanvändaren.
3. Hamntjänstleverantören ska på begäran av det behöriga oberoende tillsynsorgan som avses i artikel 17 tillhandahålla uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på de hamnavgifter som omfattas av tillämpningen av punkt 1 i denna artikel. Uppgifterna ska även omfatta metoden för fastställande av hamnavgifter med beaktande av de anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

### *Artikel 14*

#### **Hamnavgifter**

1. Hamnledningen ska ta ut en hamninfrastrukturavgift. Detta hindrar inte hamntjänstleverantörer som använder sig av hamnens infrastruktur från att också ta ut hamnavgifter.
2. Betalningen av hamnavgifter kan integreras i övriga betalningar, exempelvis betalning av hamninfrastrukturavgifter. I detta fall ska hamnledningen se till att hamninfrastruktur användaren lätt kan avläsa hamninfrastrukturavgiften.
3. För att bidra till ett effektivt system för infrastrukturavgifter, ska infrastrukturavgiftens struktur och omfattning fastställas av hamnledningen på ett oberoende sätt i enlighet med dess egen affärsstrategi och investeringsplan samt återspegla konkurrensvillkoren på den berörda marknaden och stå i samklang med reglerna om statligt stöd.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 kan infrastrukturavgifterna variera antingen utifrån affärsmetoder som bygger på användningsfrekvens, främjandet av en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporternas miljö-, energi- eller koldioxidvinster. De kriterier som tillämpas på sådana variationer ska vara relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande samt med vederbörlig efterlevnad av konkurrensreglerna. Dessa variationer måste särskilt kunna utnyttjas av samtliga berörda hamntjänsteanvändare och på lika villkor.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att, vid behov, anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 21 om gemensamma klassificeringar av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna kan variera samt gemensamma avgiftsprinciper för hamninfrastrukturavgifter.
6. Hamnledningen ska underrätta hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanslutningarna av hamnanvändare om den struktur och de kriterier som tillämpas för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas belopp, inklusive de totala kostnader och intäkter som ligger till grund för att fastställa hamninfrastrukturavgifternas struktur och nivå. Den ska senast tre månader i förväg informera hamninfrastruktur användarna om eventuella förändringar av hamninfrastrukturavgifternas omfattning, struktur eller kriterier för att fastställa sådana avgifter.
7. Hamnledningen ska, på begäran, förse det behöriga oberoende tillsynsorganet och kommissionen med de uppgifter som avses i punkt 4 och de ingående kostnads- och intäktsuppgifter som ligger till grund för att fastställa strukturen och nivån på hamninfrastrukturavgifterna samt den metod som använts för att fastställa hamninfrastrukturavgifterna med beaktande av vilka anläggningar och tjänster som dessa hamnavgifter hänför sig till.

## ***KAPITEL IV – Allmänna bestämmelser och slutbestämmelser***

### *Artikel 15*

#### **Samråd med berörda parter**

1. Hamnledningen ska inrätta en kommitté bestående av företrädare för fartygsoperatörer, lastägare och andra hamnanvändare som är skyldiga att betala en infrastrukturavgift eller en hamnavgift eller båda. Kommittén ska kallas *rådgivande hamnanvändarkommittén*.
2. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska hamnledningen samråda med användarkommittén om strukturen och nivån på dessa avgifter. En gång om året, inför fastställandet av hamninfrastrukturavgifterna, ska hamntjänsteleverantörerna i den mening som avses i artiklarna 6 och 19 samråda med användarkommittén om strukturen och nivån på dessa avgifter. Hamnledningen ska erbjuda lämpliga lokaler för dessa samråd och hamntjänsteleverantörerna informera ledningen om resultaten av dessa samråd.

### *Artikel 16*

#### **Samråd med berörda parter**

1. Hamnledningen ska regelbundet samråda med berörda parter, t.ex. företag etablerade i hamnen, hamntjänsteleverantörer, fartygsoperatörer, lastägare, landtransportoperatörer och behöriga myndigheter som verkar inom hamnområdet om följande:
  - (a) väl fungerande samordning av hamntjänster inom hamnområdet.
  - (b) åtgärder för förbättrade förbindelser med inlandet och, i tillämpliga fall, åtgärder för att utveckla och förbättra effektiviteten i fråga om anslutningar på järnväg och inre vattenvägar.

- (c) effektiviteten i de administrativa rutinerna i hamn och i förekommande fall eventuella förenklingsåtgärder.

#### *Artikel 17*

##### **Oberoende tillsynsorgan**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att ett oberoende tillsynsorgan kontrollerar och övervakar tillämpningen av denna förordning i samtliga av denna förordning omfattade kusthamnar på varje medlemsstats territorium.
2. Det oberoende tillsynsorganet ska i rättsligt hänseende vara fristående från och funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Medlemsstater som äger eller kontrollerar hamnar eller hamnförvaltningar ska garantera en faktisk strukturell uppdelning mellan funktionerna för tillsynen och övervakningen av denna förordning och sådan verksamhet som hänger samman med ägandet eller kontrollen. Det oberoende tillsynsorganet ska utöva sina befogenheter på ett oberoende och öppet sätt och med vederbörlig respekt för rätten att bedriva affärsverksamhet.
3. Det oberoende tillsynsorganet ska hantera klagomål från en part med legitimt intresse och tvister som uppstår i samband med tillämpningen av denna förordning.
4. I händelse av tvist mellan parter som är etablerade i olika medlemsstater ska det oberoende tillsynsorganet i den medlemsstat i vilken hamnen där tvisten anses ha sitt ursprung vara behörigt att lösa tvisten.
5. Den oberoende tillsynsmyndigheten har rätt att kräva att hamnledningar, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare lämnar in de uppgifter som behövs för att säkerställa övervakning och tillsyn av tillämpningen av denna förordning.
6. Det oberoende tillsynsorganet får avge yttranden på eget initiativ eller på begäran av en behörig myndighet i den berörda medlemsstaten i alla frågor som rör tillämpningen av denna förordning.
7. Den oberoende tillsynsmyndigheten får samråda med den berörda hamnens rådgivande hamnanvändarkommitté, när den handlägger reklamationer eller tvister.
8. Det oberoende tillsynsorganets beslut ska ha bindande verkan, utan att detta påverkar möjligheten till rättslig prövning.
9. Medlemsstaterna ska senast den 1 juli 2015 meddela kommissionen vilket organ som utsetts till oberoende tillsynsorgan och därefter eventuella ändringar av detta. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra och uppdatera förteckningen över de oberoende tillsynsorganen.

#### *Artikel 18*

##### **Samarbete mellan oberoende tillsynsorgan**

1. De oberoende tillsynsorganen ska informera varandra om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin praxis så att denna förordning kan genomföras på ett enhetligt sätt. I detta syfte ska de delta i och samarbeta inom ett nätverk som håller regelbundna möten åtminstone en gång om året. Kommission ska delta i, samordna och ge sitt stöd till nätverkets arbete.
2. De oberoende tillsynsorganen ska utöva ett nära samarbete för att ömsesidigt bistå varandra i sina uppgifter, också med att genomföra de undersökningar som krävs för

att hantera klagomål och tvister i fall som inbegriper hamnar i olika medlemsstater. I detta syfte ska de oberoende tillsynsorganen, efter en vederbörligt motiverad ansökan, förse varandra med de uppgifter som är nödvändiga för att organet ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning.

3. Medlemsstaterna ska se till att det ansvariga tillsynsorganet förser kommission med de uppgifter som den behöver för att utföra sitt uppdrag. De uppgifter som kommissionen begär in ska stå i proportion till utförandet av uppgifterna.
4. Om det oberoende tillsynsorganet betraktar uppgifterna som förtroliga i enlighet med EU-regler eller nationella regler om affärssekretess, ska det andra tillsynsorganet och kommissionen säkerställa att deras förtroliga karaktär respekteras.
5. Med utgångspunkt i de fristående tillsynsorganens erfarenheter och verksamheten inom det nätverk som anges i punkt 1 samt för att säkerställa effektivt samarbete får kommissionen anta gemensamma principer om lämpliga sätt för utbyte av uppgifter mellan de oberoende tillsynsorganen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det undersökningsförfarande som avses i artikel 22.2.

#### *Artikel 19*

##### **Överklaganden**

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att vända sig till en oberoende överklagandeinstans för att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som hamnledningen eller det oberoende tillsynsorganet fattat eller vidtagit i enlighet med denna förordning. Denna instans kan vara en domstol.
2. Om den överklagandeinstans som anges i punkt 1 inte är någon rättsinstans, ska den skriftligen motivera sina beslut. Besluten ska även granskas av en nationell domstol.

#### *Artikel 20*

##### **Påföljder**

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljdsregler som är tillämpliga på överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och ha avskräckande effekt. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen om dessa påföljder senast den 1 juli 2015 och utan dröjsmål underrätta den om varje senare ändring som påverkar dem.

#### *Artikel 21*

##### **Utövande av de delegerade uppgifterna**

1. Befogenheten att delegera akter ska överföras på kommission enligt villkoren i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 14 ska överföras på kommissionen för en begränsad tidsperiod.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 14 kan när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett återkallandebeslut innebär att den delegering av befogenheter som anges i beslutet ska upphöra. Det ska träda i kraft dagen efter offentliggörandet av beslutet i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare tillfälle som anges i beslutet. Det ska inte påverka giltigheten i några delegerade akter som redan är i kraft.

4. Så snart som kommissionen antar en delegerad akt, ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet om detta.
5. En delegerad akt antagen i enlighet med artikel 14 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. På initiativ av Europaparlamentet eller rådet kan denna period förlängas med två månader.

#### *Artikel 22*

##### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. Om hänvisningar görs till denna punkt, ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 gälla.

#### *Artikel 23*

##### **Rapport**

Senast tre år efter ikraftträdandet av denna förordning ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och effekten av denna förordning, som i tillämpliga fall ska åtföljas av lämpliga förslag.

#### *Artikel 24*

##### **Övergångsåtgärder**

1. Hamntjänstekontrakt som slutits före [date of adoption of the Regulation], som tilldelats utvalda hamntjänsteleverantörer på grundval av ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande och i övrigt överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning ska fortsätta att gälla tills de löpt ut.
2. Hamntjänstekontrakt som slutits före [date of adoption of the Regulation] som inte uppfyller de villkor som fastställs i punkt 1 ska fortsätta att gälla tills de löpt ut, dock inte efter den 1 juli 2025.

#### *Artikel 25*

##### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 juli 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*