



Hamndirektivet

Näringsdepartementet

2005-02-02

Dokumentbeteckning

KOM (2004) 654 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster

Sammanfattning

Förslaget till direktiv syftar till att inom hamnsektorn garantera en mer systematisk tillämpning av fördragets bestämmelser om fri etableringsrätt, fri rörlighet för personer, varor och tjänster samt om konkurrens. För att säkerställa att hamnarna används på ett effektivt och ändamålmässigt sätt samt för att få en rättvis konkurrenssituation är det enligt kommissionen nödvändigt att införa specifika och tydliga bestämmelser om tillträde till marknaden för hamntjänster. De tjänster som berörs är lotsning, bogsering, förtöjning, olika sorters lasthantering samt passagerartjänster. En leverantör av hamntjänster skall ha tillstånd från en utsedd myndighet för att kunna driva verksamhet. Om antalet leverantörer av hamntjänster skall begränsas måste tjänsten upphandlas.

Direktivförslaget bygger till stora delar på ett tidigare förslag till direktiv i frågan vilket i förlikningsförfarandet avslogs av Europaparlamentet hösten 2003.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Direktivet är tillämpligt på alla kusthamnar och kusthamnssystem som är belägna inom en medlemsstats territorium och öppna för allmän kommersiell sjöfart. Hamnens genomsnittliga årliga godsvolym skall dock under de senaste tre åren ha uppgått till minst 1,5 miljoner ton alternativt att passagerarantalet uppgått till eller överstigit 200 000 passagerare.

Medlemsstaterna har möjlighet att föreskriva att direktivet även skall tillämpas på hamnar som inte omfattas av ovan nämnda tröskelvärden.

Utgångspunkten för direktivet är att tillträdet till hamntjänster skall vara fritt. Genom förslaget införs procedurregler som garanterar att alla tjänsteleverantörer får samma möjlighet att komma in på marknaden för hamntjänster. De hamntjänster som omfattas av direktivet är lotsning, bogsering, förtöjning, olika sorters lasthantering såsom lastning och lossning, omlastning och stuveriarbete samt passagerartjänster i form av ombord- och landstigning. När det gäller lotsning beaktas dock dess särdrag på så sätt att särskilt stränga regler får vara kopplade till denna tjänst. Lotsning får göras obligatorisk och får utföras av egna myndigheter eller av en enda leverantör.

För att få utöva verksamhet skall alla leverantörer av hamntjänster ha ett särskilt tillstånd. Kriterierna för att bevilja tillstånd skall vara öppet redovisade och får endast röra faktorer såsom yrkeskvalifikationer, säkerhetsfrågor, miljöfrågor och hamnens utvecklingspolitik. Medlemsstaterna skall utse en eller flera myndigheter som är behöriga att utfärda sådana tillstånd. Leverantören av hamntjänster har rätt att välja den personal som skall anställas för att utföra den tjänst som omfattas av tillståndet.

Ett tillstånd för en utvald tjänsteleverantör skall beviljas för en tidsbegränsad period. Periodens längd kan variera beroende på om tjänsteleverantören varit tvungen att göra stora investeringar i rörliga eller fasta anläggningstillgångar. Tidsbegränsningen av tillstånden är nödvändig för att göra det möjligt för potentiella och framtida tjänsteleverantörer att komma in på marknaden.

Det är möjligt att begränsa antalet tillstånd, dvs. antalet leverantörer av hamntjänster, men endast på grundval av utrymmesbrist, kapacitetsbegränsningar, säkerhetsavvägningar eller miljöskyddsbestämmelser. Om begränsning skall ske måste en upphandling göras.

Om det vid ett urvalsförfarande för beviljande av tillstånd inte är möjligt att välja en lämplig tjänsteleverantör får hamnens styrelsegrupp besluta att själva tillhandahålla denna tjänst under en period av högst fem år. När den myndighet som genomför urvalsförfarandet för den berörda hamnen själv är leverantör av den aktuella tjänsten skall medlemsstaten utse en annan myndighet att genomföra eller övervaka urvalsförfarandet.

En sökande som inte har fått tillstånd skall delges skälen till detta. Dessa skall vara motiverade och den sökande skall dessutom ha rätt att överklaga beslutet.

Eftersom samtliga leverantörer av hamntjänster skall ha tillstånd måste tillståndsbeslutet meddelas samtliga nuvarande leverantörer inom 36

månader från det att direktivet trätt i kraft. Om en begränsning av antalet tillstånd skulle bli aktuellt måste tillstånden dras in och ett upphandlingsförfarande påbörjas såvida inte de existerande tillstånden har erhållits efter upphandling.

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att tillåta egenhantering. Med egenhantering avses när ett företag, som normalt skulle ha köpt hamntjänster, i stället med egen landbaserad personal och egen utrustning åt sig själv tillhandahåller en eller flera typer av hamntjänster. När det gäller lasthantering och passagerartjänster för en reguljär fartygslinje som utförs inom ramen för närsjöfart och motorvägar till havs skall medlemsstaterna även erkänna rätten till egenhantering som också inbegriper fartygets reguljära sjöfartsbesättning.

De åtgärder i direktivet som syftar till att reglera tillträdet till hamntjänstsektorn skall inte påverka medlemsstaternas lagstiftning på sjösäkerhets- eller miljöområdet, en medlemsstats sociallagstiftning eller en medlemsstats bestämmelser om anställning av personal.

Tidigare leverantör av hamntjänster som förlorar sitt kontrakt / tillstånd efter en upphandling skall ha rätt till ersättning för ännu inte fullt avskrivna investeringar som den nye leverantören tar över.

Direktivet behandlar också konkurrensen mellan hamnar. Insyn i en hamns olika finansiella förbindelser skall vara möjligt och riktlinjer för statligt stöd för finansiering av hamninfrastruktur skall fastställas av kommissionen inom ett år från det att direktivet har antagits.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Existerande svenska regler för hamnområdena berör främst sjöfartsskydd och lotsning. Reglerna om sjöfartsskydd berörs inte av förslaget och inte heller reglerna om lotsning. Möjligen kan även regler kring egendomsskyddet och avtalsrätten komma att beröras.

1.3 Budgetära konsekvenser

Inga nämnvärda budgetära effekter kan förväntas.

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är kritiskt mot förslaget för att det bland annat har lagts fram alldeles för tätt in på det gamla direktivet utan att någon konsekvensanalys har presenterats av kommissionen. Detta är olyckligt och riskerar att skapa spänningar mellan de olika parter som verkar inom en hamn. Det finns också en risk att direktivet för med sig onödig byråkrati och andra administrativa bördor för hamnens olika aktörer.

Sverige har också invändningar mot hur egenhanteringen definieras i förslaget och därför kommer Sverige i kommande förhandlingar att arbeta för att begreppet egenhantering får en sådan utformning att det, förutom de i hamnen anställda stuveriarbetarna, endast är fartygets egen besättning som skall kunna ombesörja lastning och lossning av fartyget och att detta då skall ske med fartygets egen utrustning. Denna definition av begreppet egenhantering skulle göra det möjligt för en hamn att även i fortsättningen både bedriva en kostnadseffektiv hamnförvaltning och ha goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk planering.

Sverige ser mycket positivt på att förslaget också behandlar frågan om konkurrens mellan hamnar och att insyn skall möjliggöras i en hamns olika finansiella förbindelser.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ett flertal medlemsländer är tveksamma till förslaget då direktivet bland annat har presenterats alldeles för tätt in på det tidigare föreslagna hamndirektivet utan att kommissionen har utrett vilka reella problem som finns i dag inom hamnsektorn och detta har skapat stor osäkerhet bland berörda parter.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte behandlats av institutionerna.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Bland annat är Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet och Sveriges Redareförening positiva till förslaget medan bland annat Sveriges Hamnar, Svenska Transportarbetareförbundet samt Sjöbefälsförbundet är negativa till direktivförslaget.

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Direktivet presenterades av kommissionen vid transportrådsmötet den 9-10 december 2004 och kommer att behandlas i rådsarbetsgruppmöten under våren 2005.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund utgörs av EG-fördragets artikel 80.2. Beslut fattas med kvalificerad majoritet efter beslutsförfarande i enlighet med artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer