

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2017/352

av den 15 februari 2017

om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler 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 ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) En fullständig integration av hamnar i sammanhängande transport- och logistikkedjor 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 hamnarna kan utvecklas i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav.
- (2) Hamnar bidrar till den europeiska industrins långsiktiga konkurrenskraft på världsmarknaden samtidigt som de skapar mervärde och sysselsättning i unionens alla kustregioner. För att kunna möta de utmaningar som sjötransportsektorn står inför och förbättra effektiviteten och hållbarheten i transport- och logistikkedjorna, är det av avgörande betydelse att de åtgärder för administrativ förenkling som anges i kommissionens meddelande av den 23 maj 2013 med titeln *Hamnarna: en tillväxtmotor*, genomförs parallellt med denna förordning.
- (3) I sitt meddelande av den 3 oktober 2012 med titeln *Inre marknadsakten II, Tillsammans för ny tillväxt*, erinrar kommissionen om att sjötransporternas attraktivitet är beroende av att hamntjänster är tillgängliga, effektiva och tillförlitliga och att det är nödvändigt att lösa problemen med insyn i offentlig finansiering och hamnavgifter samt administrativ förenkling i hamnarna och en översyn av inskränkningar i hamntjänsterna.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 111.⁽²⁾ EUT C 114, 15.4.2014, s. 57.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 januari 2017.

- (4) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster 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 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.
- (5) Förenklingen av tullförfarandena kan skapa betydande ekonomiska fördelar för kusthamnar när det gäller konkurrenskraft. För att främja rättvis konkurrens och minska tullformalitetserna är det viktigt att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna intar ett lämpligt och effektivt riskbaserat tillvägagångssätt. I detta sammanhang är det nödvändigt att kommissionen överväger behovet av lämpliga åtgärder för att minska rapporteringsformalitetserna i kusthamnar och komma till rätta med otillbörlig konkurrens.
- (6) Inrättandet av en tydlig ram med öppna, rättvisa och icke-diskriminerande bestämmelser om finansiering av och uttag av avgifter för hamninfrastruktur och hamntjänster spelar en avgörande roll när det gäller att säkerställa att hamnens egna affärsstrategi och investeringsplaner samt, i förekommande fall, den allmänna nationella ramen för hamnpolitik är fullt förenliga med konkurrensreglerna. I synnerhet kommer insynen i de finansiella förbindelserna att möjliggöra rättvis och effektiv kontroll av statligt stöd och således förhindra marknadssnedvridning. För detta ändamål uppmanades kommissionen, i rådets slutsatser av den 5 juni 2014, att utreda frågan om riktlinjer för statligt stöd till kusthamnar i syfte att säkerställa rättvis konkurrens och en stabil rättslig ram för investeringar i hamnar.
- (7) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnät som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽¹⁾. För att uppnå målet för denna förordning på ett proportionellt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla kusthamnar i 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 passagerarvolymen eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner eller randområden. Den här förordningen bör dock ge medlemsstaterna möjlighet att besluta huruvida de ska tillämpa den här förordningen på kusthamnar i det övergripande nätet belägna i de yttersta randområdena. Medlemsstaterna bör även ha möjlighet att införa undantag för att undvika oproportionella administrativa bördor för de kusthamnar i det övergripande nätet vars årliga godstrafikvolym inte motiverar att den här förordningen tillämpas fullt ut.
- (8) Djuphavslotstjänster har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för direktanlöp till eller direktavgångar från hamnar och behöver därför inte omfattas av denna förordning.
- (9) Denna förordning bör inte i något hänseende ingripa i medlemsstaternas egendomsordning när det gäller kusthamnar och bör medge olika hamnstrukturer i medlemsstaterna.
- (10) Denna förordning föreskriver ingen specifik modell för förvaltningen av kusthamnar och påverkar inte på något sätt medlemsstaternas behörighet att i enlighet med unionsrätten tillhandahålla icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse. Olika modeller för hamnförvaltning är möjliga, under förutsättning att den ram för tillhandahållande av hamntjänster och de gemensamma regler för finansiell insyn som fastställs i denna förordning respekteras.
- (11) I enlighet med de allmänna principer som fastställs i fördragen bör hamntjänstleverantörer ha frihet att tillhandahålla sina tjänster i de kusthamnar som omfattas av denna förordning. Det bör dock vara möjligt att fastställa vissa villkor för utövandet av denna frihet.
- (12) Denna förordning bör inte begränsa hamnledningens eller den behöriga myndigheten vid inrättandet av avgiftssystemet så länge de hamninfrastrukturavgifter som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare är öppna, i synnerhet lätta att identifiera, och icke-diskriminerande samt bidrar till underhållet och utvecklingen av infrastruktur och anläggningar för tjänster samt till tillhandahållandet av de tjänster som krävs för att utföra eller underlätta transporter inom hamnområdet och på de vattenvägar som leder in till de hamnar som omfattas av hamnledningens behörighet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (13) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, kunna kräva att hamntjänsteleverantörer kan visa att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart fastställda villkor. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, objektiva, icke-diskriminerande, proportionella och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster. I enlighet med de allmänna målen för denna förordning bör minimikraven bidra till hamntjänster av hög kvalitet och bör inte medföra marknadshinder.
- (14) Det är viktigt att alla hamntjänsteleverantörer på hamnledningens begäran kan styrka sin förmåga att betjäna ett lägsta antal fartyg och tillgängliggöra den nödvändiga mängden personal och utrustning. De bör tillämpa relevanta bestämmelser och regler, inklusive tillämpliga arbetsmarknadslagar och relevanta kollektivavtal och den berörda hamnens kvalitetskrav.
- (15) Vid fastställandet av huruvida en hamntjänsteleverantör uppfyller kraven på gott anseende bör den behöriga myndigheten, eller hamnledningen, överväga huruvida det finns några tvingande skäl att betvivla hamntjänsteleverantörens tillförlitlighet, såsom fällande domar eller sanktioner för allvarliga brott, eller allvarliga överträdelse av tillämplig unionsrätt och nationell rätt.
- (16) Medlemsstaterna bör kunna kräva efterlevnad av social- och arbetsrättsliga skyldigheter vid tillhandahållandet av hamntjänster i den berörda hamnen.
- (17) Medlemsstaterna bör informera kommissionen innan ett eventuellt beslut fattas om att införa flaggkrav för fartyg som huvudsakligen används för bogsering och förtöjning. Ett sådant beslut bör vara icke-diskriminerande och bör basera sig på öppna och objektiva grunder och bör inte medföra oproportionella marknadshinder.
- (18) När det krävs att vissa minimikrav ska vara uppfyllda bör förfarandet för att bevilja en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster vara öppet, objektivt, icke-diskriminerande och proportionellt samt göra det möjligt för hamntjänsteleverantörerna att börja tillhandahålla tjänsterna inom rimlig tid.
- (19) Eftersom hamnar är avgränsade geografiska områden kan antalet hamntjänsteleverantörer i vissa fall inskränkas, till följd av brist på mark eller vattennära utrymme, hamninfrastrukturens karaktär eller hamntrafikens art, eller behovet att säkerställa en säker och miljömässigt hållbar hamnverksamhet.
- (20) Eventuella begränsningar av antalet hamntjänsteleverantörer bör motiveras av klara och objektiva skäl och bör inte medföra oproportionella marknadshinder.
- (21) Hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, bör offentliggöra sin avsikt att genomföra ett urvalsförfarande för tillhandahållande av en hamntjänst, inbegripet på internet och, i förekommande fall, i *Europeiska unionens officiella tidning*. Ett sådant offentliggörande bör innehålla information om urvalsförfarandet, tidsfristen för anbudsinlämning, de relevanta tilldelningskriterierna och information om hur de relevanta handlingar som är nödvändiga för utarbetande av en ansökan kan fås fram.
- (22) För att säkerställa öppenhet och likabehandling bör ändringar av bestämmelserna i ett kontrakt under löptiden anses utgöra en ny tilldelning av ett kontrakt när ändringarna innebär att kontraktet till sin art väsentligt skiljer sig från det ursprungliga kontraktet och följaktligen visar att parterna har för avsikt att omförhandla de väsentliga villkoren i kontraktet.
- (23) Denna förordning bör inte påverka medlemsstaternas rätt att införa en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i samband med hamntjänster.
- (24) Unionen har en mängd olika kusthamnar med olika modeller för organisering av hamntjänsterna. Det skulle därför inte vara lämpligt att föreskriva en enda modell. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör kunna begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst, om det är motiverat av ett eller flera skäl.

- (25) I artikel 34 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU ⁽¹⁾ föreskrivs att kontrakt avsedda att medge utförandet av viss verksamhet inte ska omfattas av det direktivet om medlemsstaten eller de upphandlande enheterna kan visa att verksamheten i den medlemsstat där den utövas är direkt konkurrensutsatt på marknader med fritt tillträde. Förfarandet för att fastställa om så är fallet bör vara det som fastställs i artikel 35 i direktiv 2014/25/EU. Om det genom detta förfarande fastställts att en hamnsektor eller -undersektor med sina hamntjänster är direkt utsatt för sådan konkurrens, är det lämpligt att denna inte omfattas av reglerna om begränsning av marknadstillträdet enligt denna förordning.
- (26) Utom i de fall då ett undantag beträffande kravet på en konkurrensutsatt marknad gäller bör varje avsikt att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer på förhand offentliggöras av hamnledningen eller den behöriga myndigheten och vara väl motiverad, i syfte att ge de berörda parterna möjlighet att yttra sig.
- (27) Om hamnledningen eller den behöriga myndigheten själv tillhandahåller en hamntjänst eller tillhandahåller en hamntjänst genom en rättsligt fristående enhet som den direkt eller indirekt kontrollerar bör nödvändiga åtgärder vidtas för att undvika intressekonflikter och säkerställa rättvist och öppet marknadstillträde till hamntjänster när antalet hamntjänsteleverantörer är begränsat. Sådana åtgärder kan bland annat vara att anförtro en relevant nationell myndighet som är oberoende av hamnledningen eller av den behöriga myndigheten antagandet av beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.
- (28) Medlemsstaternas fortsatta möjlighet att fastställa minimikrav och begränsa antalet hamntjänsteleverantörer bör inte hindra dem från att säkerställa obegränsad frihet att tillhandahålla tjänster i sina hamnar.
- (29) Förfarandet för att välja hamntjänsteleverantörer och resultatet av detta förfarande bör offentliggöras och bör vara icke-diskriminerande, öppet och tillgängligt för alla berörda parter.
- (30) Det enda som kan motivera tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer bör vara ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om, mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare, hamnverksamhetens säkerhet och miljömässiga hållbarhet samt territoriella sammanhållning.
- (31) Medan allmännyttiga skyldigheter fastställs och åläggs av nationella myndigheter bör vid tillämpningen av denna förordning en i unionsrätten eller nationell rätt fastställd allmän skyldighet för en hamn att utan diskriminering eller hinder ta emot varje fartyg som är fysiskt i stånd att anlöpa hamnen och förtöjas inte uppfattas som en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.
- (32) Denna förordning bör inte utesluta möjligheten för behöriga myndigheter att bevilja ersättning för åtgärder som vidtagits för att fullgöra skyldigheten att tillhandahålla en allmännyttig tjänst, på villkor att ersättningen är förenlig med 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 2012/21/EU ⁽²⁾ och kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 ⁽³⁾ samt med iakttagande av kommissionens meddelande av den 11 januari 2012 med titeln *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster*.
- (33) Om det finns flera hamntjänsteleverantörer bör hamnledningen eller den behöriga myndigheten inte diskriminera mellan olika hamntjänsteleverantörer, och i synnerhet inte till förmån för ett företag eller organ i vilket den har egna intressen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 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 (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁽³⁾ 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 (EUT L 114, 26.4.2012, s. 8).

- (34) Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör ha valfriheten att fatta beslut om att själv tillhandahålla hamntjänster eller att direkt anförtro en intern operatör utförandet av sådana tjänster. Om en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer föreligger bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till, utom i de fall då ett undantag beträffande kravet på en konkurrensutsatt marknad gäller.
- (35) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att säkerställa att personalen i de företag som utför hamntjänster har en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Det bör klargöras att i fall där rådets direktiv 2001/23/EG ⁽¹⁾ inte är tillämpligt då ingåendet av ett hamntjänstekontrakt leder till byte av hamntjänsteleverantör bör hamnledningen eller den behöriga myndigheten ändå kunna kräva att den avgående hamntjänsteleverantörens rättigheter och skyldigheter som följer av ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande som gäller vid tidpunkten för bytet överförs till den nyligen utsedda hamntjänsteleverantören.
- (36) När åtgärder som föreskrivs i denna förordning medför behandling av personuppgifter bör sådan behandling ske i enlighet med tillämplig unionsrätt, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽²⁾.
- (37) I en komplex och konkurrensutsatt sektor som den för hamntjänster är grund- och vidareutbildning av personal nödvändig för att säkerställa kvaliteten på tjänster och skydda hamnarbetarnas hälsa och säkerhet. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att hamntjänsteleverantörer tillhandahåller lämplig utbildning till sina anställda.
- (38) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanteringstjänster och passagerartjänster marknadstillträde genom offentlig upphandling. Europeiska unionens domstol har bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när sådana kontrakt ingås. Därför bör medlemsstaterna också i fortsättningen, även om kapitel II i denna förordning inte bör gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster, ha rätt att besluta att tillämpa reglerna i kapitel II på dessa två typer av tjänster eller behålla sin nationella lagstiftning i fråga om marknadstillträde när det gäller lasthanteringstjänster och passagerartjänster samtidigt som de respekterar huvudprinciperna i domstolens rättspraxis.
- (39) Enligt Internationella sjöfartsorganisationens resolution A.960 kräver varje lotsområde utvecklad specialistkunskap och lokalkännedom från lotsens sida. Lotsningen är dessutom i allmänhet obligatorisk och organiseras eller tillhandahålls ofta av medlemsstaterna själva. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG ⁽³⁾ ger vidare lotsarna i uppgift att till behöriga myndigheter rapportera uppenbara avvikelser som menligt kan inverka på fartygets säkra framförande eller kan utgöra ett hot mot eller orsaka skada på den marina miljön. Utöver detta är det viktigt att alla medlemsstater, när säkerhetsförhållandena så tillåter, uppmuntrar användningen av certifikat för lotsdispens eller motsvarande mekanismer för att förbättra effektiviteten i hamnar, framför allt för att stimulera närsjöfarten. I syfte att undvika eventuella intressekonflikter mellan funktioner av allmänintresse och kommersiella överväganden bör kapitel II i denna förordning inte vara tillämpligt på lotsning. Medlemsstaterna bör dock också i fortsättningen ha rätt att besluta att tillämpa kapitel II på lotsning. Om de beslutar att göra det bör kommissionen informeras om detta, för att säkerställa spridningen av relevant information.
- (40) Utan att det påverkar unionens konkurrensregler bör denna förordning inte inkräkta på medlemsstaternas rätt att i tillämpliga fall reglera avgifter i syfte att undvika att alltför höga hamnavgifter tas ut i fall där läget på marknaden för hamntjänster är sådant att effektiv konkurrens inte kan uppnås.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmänna dataskyddsförordningen) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (41) 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 säkerställa lika konkurrensvillkor och undvika snedvridning av marknaden. I detta avseende bör principerna om insyn i finansiella förbindelser i enlighet med kommissionens direktiv 2006/111/EG ⁽¹⁾ genom denna förordning utsträckas till andra kategorier av adressater, dock utan att detta påverkar det direktivets tillämpningsområde.
- (42) Bestämmelser om insyn i finansiella förbindelser behöver införas i denna förordning för att undvika uppkomsten av illojal konkurrens mellan unionens hamnar, särskilt eftersom hamnar inom det transeuropeiska transportnätet är berättigade att ansöka om stöd från unionen genom Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 ⁽²⁾.
- (43) För att säkerställa lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och för att undvika snedvridning av marknaden är det nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering, i de fall den samtidigt också agerar som tjänsteleverantör, åläggs att hålla räkenskaperna över den offentligt finansierade verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning, åtskilda från räkenskaperna över den verksamhet som är konkurrensutsatt. Under alla omständigheter måste efterlevnad av reglerna om statligt stöd säkerställas.
- (44) För att säkerställa öppenhet när en hamn eller en annan enhet utför muddring inom ett hamnområde bör redovisningen för muddring hållas åtskild från redovisningen för den övriga verksamheten.
- (45) Utan att det påverkar unionsrätten eller kommissionens befogenheter är det viktigt att kommissionen i god tid och i samråd med alla berörda parter fastställer vilka offentliga investeringar i hamninfrastruktur som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ⁽³⁾ (allmänna gruppundantagsförordningen), och vilken infrastruktur som inte omfattas av tillämpningsområdet för statligt stöd, med hänsyn till viss infrastrukturens icke-ekonomiska karaktär, inbegripet infrastruktur för tillgänglighet och försvarsinfrastruktur, under förutsättning att de är tillgängliga för alla potentiella användare på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor.
- (46) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer inom ramen för allmännyttiga skyldigheter samt avgifterna för lotstjänster som inte är utsatta för effektiv konkurrens kan medföra en större risk för prismissbruk i de fall där monopol föreligger. Arrangemang bör fastställas för att se till att avgifterna för dessa tjänster fastställs på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt samt står i proportion till kostnaden för den tillhandahållna tjänsten.
- (47) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör avgifterna i varje enskild hamn fastställas på ett öppet sätt i enlighet med hamnens egna affärsstrategi och investeringsplaner och, i förekommande fall, med de allmänna krav som fastställts inom ramen för den berörda medlemsstatens allmänna hamnpolitik.
- (48) Denna förordning bör inte inverka på hamnens och dess kunders rätt att i tillämpliga fall kommersiellt komma överens om konfidentiella rabatter. Denna förordning är inte avsedd att medföra krav på att sådana rabatter ska meddelas allmänheten eller tredje parter. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten bör dock åtminstone offentliggöra standardavgifter innan någon prisdifferentiering sker.
- (49) Variation i hamninfrastrukturavgifterna bör tillåtas för att främja närsjöfart och attrahera fartyg vars transportverksamhet, särskilt offshore- eller onshore-transporter, uppvisar miljöprestanda eller energi- eller koldioxideffektivitet som är högre än genomsnittet. Detta torde gynna såväl uppnåendet av målen för miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att bidra till en minskad miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

⁽¹⁾ Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

- (50) Beroende på hamnens ekonomiska strategi, hamnens politik för fysisk planering eller hamnens kommersiella praxis och, i förekommande fall, den berörda medlemsstatens allmänna hamnpolitik, kan variation i hamninfrastrukturavgifter leda till att avgifterna fastställs till noll för vissa kategorier av användare. Sådana kategorier av användare skulle bland annat kunna inbegripa sjukvårdsfartyg, fartyg med vetenskapliga, kulturella eller humanitära uppdrag, bogserbåtar och flytande serviceutrustning i hamnen.
- (51) Kommissionen bör i samarbete med medlemsstaterna utarbeta riktlinjer om gemensamma klassificeringskriterier för fartyg för frivilligt uttag av miljöavgifter, med beaktande av internationellt överenskomna standarder.
- (52) Det är nödvändigt att säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter rådfrågas i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess avgiftspolitik, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet. Sådana viktiga frågor inbegriper samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och i de administrativa förfarandena i hamnarna samt miljöfrågor. Rådfrågningen bör inte påverka eventuella andra särskilda behörigheter rörande dessa frågor eller medlemsstaternas möjlighet att hålla sådana samråd på nationell nivå. Hamnledningen ska särskilt samråda med hamnanvändare och andra berörda parter när det gäller hamnutvecklingsplaner.
- (53) För att säkerställa en korrekt och verkningsfull tillämpning av denna förordning bör medlemsstaterna säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål.
- (54) Medlemsstaternas myndigheter bör samarbeta vid hanteringen av klagomål gällande tvister mellan parter som är etablerade i olika medlemsstater och bör utbyta allmän information om hanteringen av klagomål för att underlätta en enhetlig tillämpning av denna förordning.
- (55) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att säkerställa en ram för tillhandahållande av hamntjänster och en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av hamnarnas och den relaterade sjöfartssektorns europeiska dimension eller internationella och gränsöverskridande natur, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder 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.
- (56) Genom EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn tillhandahålls arbetsmarknadens parter en ram för utarbetandet av ett gemensamt förhållningssätt till sociala utmaningar med anknytning till förhållandet mellan arbetsmarknadens parter i hamnar, inbegripet arbetsvillkor, hälso- och säkerhetsfrågor, utbildningskrav och yrkeskvalifikationer. Denna ram bör utarbetas, i synnerhet mot bakgrund av marknadsbaserad och teknisk utveckling, samt för att öka sektorns förmåga att locka till sig unga och kvinnor som arbetstagare, med beaktande av vikten av att värna konkurrenskraften för europeiska kusthamnar och främja goda arbetsvillkor. Med full respekt för arbetsmarknadens parters självständighet, med beaktande av tekniska framsteg och landvinningar inom transportlogistik, uppmanas EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn att ta fram riktlinjer för utarbetandet av utbildningskrav för att förebygga olyckor på arbetsplatsen och säkerställa högsta nivå i fråga om hälsa och säkerhet för hamnarbetare. Arbetsmarknadens parter bör även utforska olika modeller för organisering av arbetet i kusthamnar som säkerställer arbetstillfällen av hög kvalitet och säkra arbetsvillkor samt hanterar variationerna i efterfrågan på hamnarbete. Det är viktigt att kommissionen stöder och underlättar det arbete som utförs av EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn.
- (57) Denna förordning står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs följande:
 - a) En ram för tillhandahållande av hamntjänster.
 - b) Gemensamma regler för finansiell insyn och för hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter.
2. Denna förordning tillämpas på tillhandahållande av följande typer av hamntjänster (nedan kallade *hamntjänster*), antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till en hamn:
 - a) Bunkring.
 - b) Lasthantering.
 - c) Förtöjning.
 - d) Passagerartjänster.
 - e) Uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester.
 - f) Lotsning.
 - g) Bogsering.
3. Artikel 11.2 tillämpas även på muddring.
4. Denna förordning tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.
5. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa denna förordning på kusthamnar i det övergripande nätet belägna i de yttersta randområden som avses i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Om medlemsstaterna beslutar att inte tillämpa denna förordning på sådana kusthamnar, ska de anmäla det beslutet till kommissionen.
6. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på andra kusthamnar. Om medlemsstaterna beslutar att tillämpa denna förordning på andra kusthamnar ska de anmäla sitt beslut till kommissionen.
7. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU ⁽¹⁾, 2014/24/EU ⁽²⁾ och 2014/25/EU.

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. *lasthantering*: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller import, export eller transitering av lasten, inklusive beredning, surring, lossning av surring, stuvning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknytning till transporten av lasten, men exklusive magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som avser lasten, såvida inget annat fastställs av medlemsstaterna.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

3. *behörig myndighet*: ett offentligt eller privat organ som på lokal, regional eller nationell nivå har rätt att i enlighet med nationella lagar eller förordningar bedriva sådan verksamhet som rör organisation och administration av hamnverksamhet, i samverkan med eller i stället för hamnledningen.
4. *muddring*: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn eller inom det hamnområde som omfattas av hamnledningens behörighet, inklusive bortskaffande av det avlägsnade materialet, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnandet (nymuddring) och underhållsmuddring som utförs i syfte att hålla vattenvägen öppen, men som inte utgör någon hamntjänst som erbjuds användarna.
5. *hamnledning*: ett offentligt eller privat organ som i enlighet med nationella lagar eller förordningar har till uppgift, eller som bemyndigats genom dessa lagar eller förordningar, att på lokal nivå, i samband med annan verksamhet eller inte, administrera och sköta hamnens infrastruktur samt en eller flera av följande uppgifter i den berörda hamnen: samordning av hamntrafiken, ledning av hamntrafiken, samordning av den verksamhet som bedrivs av operatörerna i den berörda hamnen och kontrollen av den verksamhet som bedrivs av operatörerna i den berörda hamnen.
6. *förtöjning*: de tjänster för att lägga till eller kasta loss, inbegripet förflyttning vid kajen, som krävs för säker drift av ett fartyg i hamnen eller på vattenvägen till hamnen.
7. *passagerartjänster*: mottagande och hantering av passagerare, deras bagage och fordon mellan passagerarfartyget och land samt behandling av personuppgifter och transport av passagerare inom den berörda passagerarterminalen.
8. *lotsning*: vägledningstjänst för fartyg utförd av lots eller lotsstation för att tillse att fartyget via vattenvägen till hamnen på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen eller på ett säkert sätt kan navigera i hamnen.
9. *hamninfrastrukturavgift*: en avgift som tas ut till direkt eller indirekt förmån för hamnledningen eller den behöriga myndigheten för utnyttjande av infrastruktur, anläggningar och tjänster, inklusive de vattenvägar som leder till den berörda hamnen, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last, men exklusive arrendavgifter och avgifter med motsvarande verkan.
10. *uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester*: mottagande av fartygsgenererat avfall och lastrester i fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall eller lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG ⁽¹⁾.
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 eller en handling med motsvarande rättslig verkan mellan en hamntjänsteleverantör och en hamnledning eller en behörig myndighet, vilken avser tillhandahållande av en eller flera hamntjänster, utan att detta påverkar formen för hur hamntjänsteleverantörer utses.
13. *hamntjänsteleverantör*: varje fysisk eller juridisk person som mot ersättning tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster.
14. *skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*: krav som anges eller fastställs för att säkerställa tillhandahållande av de allmännyttiga hamntjänster eller den allmännyttiga verksamhet som en operatör med tanke på sitt eget kommersiella intresse inte skulle åta sig alls, eller inte skulle åta sig i samma omfattning eller på samma villkor.
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.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

16. *kusthamn*: land- och vattenområde som består av sådan infrastruktur och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor, ombord- och landstigning av passagerare, besättning och andra personer samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.
17. *bogsering*: assistans till ett fartyg med hjälp av bogserbåt, varigenom fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamnen eller på ett säkert sätt kan navigera i hamnen genom assisterad manövrering.
18. *vattenväg*: sjöväg till hamnen från öppet hav, t.ex. hamninlopp, farleder, floder, kanaler och fjordar, förutsatt att denna vattenväg omfattas av hamnledningens behörighet.

KAPITEL II

TILLHANDAHÅLLANDE AV HAMNTJÄNSTER

Artikel 3

Organisation av hamntjänster

1. Tillträde till marknaden för tillhandahållande av hamntjänster i kusthamnar får, i enlighet med denna förordning, göras föremål för
 - a) minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster,
 - b) begränsning av antalet leverantörer,
 - c) allmännyttiga skyldigheter,
 - d) inskränkningar med avseende på interna operatörer.
2. Medlemsstaterna får genom nationell rätt besluta att inte föreskriva något av de villkor som avses i punkt 1 med avseende på en eller flera typer av hamntjänster.
3. Villkoren för tillträde till hamnens lokaler, anläggningar och utrustning ska vara rättvisa, skäligen och icke-diskriminerande.

Artikel 4

Minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster

1. Hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, får kräva att hamntjänsteleverantörerna, och deras underleverantörer, uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.
2. De minimikrav som anges i punkt 1 får endast gälla följande:
 - a) Yrkeskvalifikationerna hos hamntjänsteleverantören, dess personal eller de fysiska personer som faktiskt och fortlöpande sköter hamntjänsteleverantörens verksamhet.
 - b) Hamntjänsteleverantörens ekonomiska förmåga.
 - c) Den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i erforderligt skick.
 - d) Tillgängligheten till den relevanta hamntjänsten, för samtliga användare, vid samtliga kajplatser, utan avbrott, dygnet runt, året om.
 - e) Efterlevnaden av sjösäkerhetskrav eller krav i fråga om säkerhet och skydd med avseende på hamnen och tillträde till den, dess anläggningar, utrustning, arbetstagare och övriga personer.
 - f) Efterlevnaden av lokala, nationella, unionsspecifika och internationella miljökrav.

g) Efterlevnaden av social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den medlemsstat där den berörda hamnen är belägen, inbegripet villkoren i tillämpliga kollektivavtal, bemanningskrav och krav rörande sjöfolks arbetstid och vilotid och tillämpliga regler om yrkesinspektioner.

h) Hamntjänsteleverantörens goda anseende, som fastställts i enlighet med tillämplig nationell rätt om gott anseende, med beaktande av eventuella tvingande skäl att betvivla hamntjänsteleverantörens tillförlitlighet.

3. Om en medlemsstat anser det nödvändigt att i syfte att säkerställa fullständig efterlevnad av punkt 2 g införa flaggkrav för fartyg som huvudsakligen används för bogsering eller förtöjning i hamnar på dess territorium, ska medlemsstaten, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4, informera kommissionen om sitt beslut innan meddelandet om upphandling offentliggörs eller, i avsaknad av ett meddelande om upphandling, innan flaggkravet införs.

4. Minimikraven ska

a) vara öppet redovisade, objektiva, icke-diskriminerande, proportionella och relevanta för den kategori och typ av hamntjänster som berörs,

b) uppfyllas till dess att rätten att tillhandahålla en hamntjänst upphör.

5. Om minimikraven omfattar särskild kännedom om lokala förhållanden ska hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt säkerställa att det finns tillfredsställande tillgång till information.

6. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen eller den behöriga myndigheten offentliggöra de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster i enlighet med de kraven senast den 24 mars 2019 eller, i fråga om minimikrav som ska tillämpas efter det datumet, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska i förväg underrätta hamntjänsteleverantörer om ändringar av kriterierna eller förfarandet.

7. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av artikel 7.

Artikel 5

Förfarande för att säkerställa efterlevnad av minimikraven

1. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska behandla hamntjänsteleverantörer på ett öppet, objektivt, icke-diskriminerande och proportionellt sätt.

2. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska inom rimlig tid, dock senast inom fyra månader från det att ansökan och de nödvändiga handlingarna inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i enlighet med artikel 4.

3. Varje sådan vägran från hamnledningens, eller den behöriga myndighetens, sida ska vederbörligen motiveras på grundval av minimikraven i artikel 4.2.

4. En eventuell begränsning eller uppsägning, från hamnledningens, eller den behöriga myndighetens sida, av rätten att tillhandahålla en hamntjänst ska vederbörligen motiveras och ske i enlighet med punkt 1.

Artikel 6

Begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer

1. Hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, får begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst av ett eller flera av följande skäl:

a) Brist på eller reserverad användning av mark eller vattennära plats, förutsatt att begränsningen är förenlig med de beslut eller planer som antagits av hamnledningen och i förekommande fall eventuella andra myndigheter som är behöriga i enlighet med nationell rätt.

- b) Avsaknaden av en sådan begränsning förhindrar fullgörandet av en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i enlighet med artikel 7, inbegripet när denna avsaknad leder till alltför höga kostnader i anslutning till fullgörandet av dessa skyldigheter för hamnledningen, den behöriga myndigheten eller hamnanvändarna.
- c) Avsaknaden av en sådan begränsning strider mot behovet att säkerställa en säker, skyddad och miljömässigt hållbar hamnverksamhet.
- d) Hamninfrastrukturens karaktär eller hamntrafikens art är sådan att den gör det omöjligt för flera hamntjänsteleverantörer att vara verksamma i hamnen.
- e) Det har i enlighet med artikel 35 i direktiv 2014/25/EU fastställts att en hamnsektor eller -undersektor med sina hamntjänster inom en medlemsstat utför verksamhet som är direkt konkurrensutsatt i enlighet med artikel 34 i det direktivet. I sådana fall ska punkterna 2 och 3 i den här artikeln inte tillämpas.

2. För att ge alla berörda parter möjlighet att yttra sig inom rimlig tid, ska hamnledningen eller den behöriga myndigheten offentliggöra eventuella förslag om att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer i enlighet med punkt 1 tillsammans med en motivering för detta minst tre månader innan antagandet av beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.

3. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska offentliggöra det antagna beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.

4. Om hamnledningen eller den berörda myndigheten beslutar att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer ska detta ske i enlighet med ett urvalsförfarande som är öppet för alla berörda parter, icke-diskriminerande och insynsvänligt. Hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, ska offentliggöra information om den hamntjänst som ska tillhandahållas och om urvalsförfarandet och ska säkerställa att all väsentlig information som är nödvändig för utarbetandet av ansökningarna faktiskt är tillgänglig för alla berörda parter. Berörda parter ska ges en tillräckligt lång tidsfrist för att ge dem möjlighet att göra en meningsfull utvärdering och utarbeta sina ansökningar. Under normala omständigheter ska denna minimifrist vara 30 dagar.

5. Punkt 4 ska inte tillämpas i de fall som avses i punkterna 1 e och 7 i denna artikel samt i artikel 8.

6. När hamnledningen eller den behöriga myndigheten antingen själv tillhandahåller en hamntjänst eller tillhandahåller en hamntjänst genom en i rättsligt hänseende fristående enhet som den direkt eller indirekt kontrollerar, ska den berörda medlemsstaten vidta nödvändiga åtgärder för att undvika intressekonflikter. I avsaknad av sådana åtgärder får antalet leverantörer inte vara lägre än två, såvida inte något av de skäl som anges i punkt 1 motiverar en begränsning av antalet leverantörer av en viss hamntjänst till en enda leverantör.

7. Medlemsstaterna får besluta att de av deras hamnar i det övergripande nätet som inte uppfyller kriterierna i artikel 20.2 b i förordning (EU) nr 1315/2013 får begränsa antalet tjänsteleverantörer för en viss hamntjänst. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana beslut.

Artikel 7

Skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster

1. Medlemsstaterna får besluta att ålägga leverantörer av hamntjänster skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som har koppling till hamntjänster och får anförtro rätten att införa dessa skyldigheter åt hamnledningen, eller en behörig myndighet, för att säkerställa åtminstone ett av följande villkor:

- a) Hamntjänstens tillgänglighet, för samtliga hamnanvändare, vid samtliga kajplatser, utan avbrott, dygnet runt, året om.
- b) Samtliga användares tillgång till tjänsten på lika villkor.
- c) Tjänstens tillgänglighet till ett överkomligt pris för vissa kategorier av användare.
- d) Hamnverksamhetens säkerhet, skydd och miljömässiga hållbarhet.

e) Tillhandahållande av lämpliga transporttjänster för allmänheten.

f) Territoriell sammanhållning.

2. De skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som avses i punkt 1 ska vara klart fastställda, öppna, icke-diskriminerande och verifierbara samt garantera samtliga hamntjänsteleverantörer som är etablerade i unionen tillträde på lika villkor.

3. Om en medlemsstat beslutar att införa skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i fråga om samma tjänst i alla de kusthamnar som omfattas av denna förordning, ska den anmäla dessa skyldigheter till kommissionen.

4. Vid en störning i hamntjänster som omfattas av en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster eller vid en överhängande risk för sådan störning, får hamnledningen eller den behöriga myndigheten vidta nödgärder. Nödgärden kan bestå i en direkttilldelning, så att tjänsterna tilldelas en annan leverantör under en period av högst två år. Under denna period ska hamnledningen eller den behöriga myndigheten antingen inleda ett nytt förfarande för att välja en hamntjänsteleverantör eller tillämpa artikel 8. Kollektiva stridsåtgärder som vidtas i enlighet med nationell rätt ska inte anses vara en störning av hamntjänster som kan föranleda nödgärder.

Artikel 8

Intern operatör

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6.6 får hamnledningen eller den behöriga myndigheten antingen besluta att själv tillhandahålla en hamntjänst eller att tillhandahålla den genom en i rättsligt hänseende fristående enhet över vilken den utövar kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar, under förutsättning att artikel 4 tillämpas i lika grad på alla leverantörer som tillhandahåller den berörda hamntjänsten. I dylika fall ska hamntjänsteleverantören anses vara en intern operatör med avseende på tillämpningen av denna förordning.

2. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska endast anses utöva kontroll över en i rättsligt hänseende fristående enhet på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar, om hamnledningen eller myndigheten utövar ett avgörande inflytande över den berörda juridiska personens strategiska mål och betydelsefulla beslut.

3. I de fall som avses i artikel 6.1 a-d, får den interna operatören utföra den tilldelade hamntjänsten endast i den eller de hamnar som omfattas av tillståndet att tillhandahålla hamntjänster.

Artikel 9

Skydd av arbetstagarnas rättigheter

1. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialskydds- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt, inklusive tillämpliga kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, ska hamnledningen eller den behöriga myndigheten begära att den hamntjänsteleverantör som har utsetts tillförsäkrar personalen arbetsvillkor i enlighet med tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter och följer socialskyddsnormer som fastställts i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

3. Om ett byte av hamntjänsteleverantör sker till följd av tilldelningen av en koncession eller ett offentligt kontrakt får hamnledningen eller den behöriga myndigheten kräva att den avgående hamntjänsteleverantörens rättigheter och skyldigheter som följer av ett anställningsavtal eller ett anställningsförhållande enligt definitionen i nationell rätt och som gäller vid tidpunkten för bytet övergår på den nyligen utsedda hamntjänsteleverantören. I sådana fall ska den personal som tidigare anställts av den avgående hamntjänsteleverantören garanteras samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse av företag enligt direktiv 2001/23/EG.

4. Om det i samband med tillhandahållandet av hamntjänster sker en överföring av personal 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 10***Undantag**

1. Detta kapitel och artikel 21 ska inte tillämpas på lasthanteringstjänster, passagerartjänster eller lotsning.
2. Medlemsstaterna får besluta att tillämpa detta kapitel och artikel 21 på lotsning. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana beslut.

KAPITEL III

FINANSIELL INSYN OCH OBEROENDE*Artikel 11***Insyn i de finansiella förbindelserna**

1. De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning eller annan enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning och som erhåller offentliga medel ska på ett öppet sätt kunna avläsas i räkenskapssystemet för att tydligt visa
 - a) vilka offentliga medel som myndigheterna direkt ställer till den berörda hamnledningens förfogande,
 - b) vilka offentliga medel som myndigheter ställer till förfogande genom offentliga företags eller offentliga finansinstituts förmedling, och
 - c) vilket användningsområde som dessa offentliga medel har anvisats för.
2. Om en hamnledning som mottar offentliga medel själv tillhandahåller hamntjänster eller muddringstjänster, eller en annan enhet för hamnledningens räkning tillhandahåller sådana tjänster, ska den redovisa dessa offentligt finansierade hamntjänster eller muddringstjänster skilt från redovisningen för sin övriga verksamhet på så 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 och kapital av liknande art som aktiekapital, icke återbetalningspliktigt eller endast under vissa omständigheter återbetalningspliktigt stöd, lån (däribland överdragningsrätter och förskott på kapitaltillskott), garantier som hamnledningen beviljats av myndigheter och andra former av offentligt ekonomiskt stöd.
4. Hamnledningen eller den andra enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning ska förvara uppgifterna om de finansiella förbindelser som avses i punkterna 1 och 2 under fem år efter utgången av det räkenskapsår som uppgifterna avser.
5. Hamnledningen eller den andra enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning ska vid ett formellt klagomål och på begäran förse den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten med de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2 och eventuella ytterligare uppgifter som anses nödvändiga för att kunna genomföra en ingående granskning av de uppgifter som tillhandahållits och bedöma efterlevnaden av denna förordning i enlighet med konkurrensreglerna. Den berörda myndigheten ska på begäran förse kommissionen med dessa uppgifter. Uppgifterna ska översändas inom tre månader från dagen för begäran.
6. Den hamnledning eller andra enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning som inte har erhållit några offentliga medel under tidigare räkenskapsår, men som börjar 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 till någon annan tjänst eller affärsverksamhet.

8. Medlemsstaterna får besluta att punkt 2 i denna artikel inte ska tillämpas i de av deras hamnar inom det övergripande nätet som inte uppfyller kriterierna i artikel 20.2 b i förordning (EU) nr 1315/2013 om detta leder till oproportionella administrativa bördor, förutsatt att alla offentliga medel som har erhållits samt användningen av dessa medel för tillhandahållande av hamntjänster förblir fullt öppna i räkenskapssystemet. Medlemsstaterna ska i förväg underrätta kommissionen om ett sådant beslut.

Artikel 12

Hamnavgifter

1. Avgifterna för tjänster som tillhandahålls av en intern operatör inom ramen för en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, avgifterna för lotstjänster som inte är konkurrensutsatta och de avgifter som tas ut av hamntjänstleverantörer enligt artikel 6.1 b ska fastställas på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt och ska stå i proportion till kostnaden för den tillhandahållna tjänsten.

2. Betalning av hamnavgifter får integreras i övriga betalningar, exempelvis betalning av hamninfrastrukturavgifter. I detta fall ska hamntjänstleverantören och i förekommande fall hamnledningen se till att hamnavgiftsbeloppet lätt kan utläsas av hamntjänsteanvändaren.

3. Hamntjänstleverantören ska vid ett formellt klagomål och på begäran förse den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten med alla relevanta uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på de hamnavgifter som omfattas av punkt 1.

Artikel 13

Hamninfrastrukturavgifter

1. Medlemsstaterna ska se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut. Detta ska inte hindra hamntjänstleverantörer som använder sig av hamnens infrastruktur från att ta ut hamnavgifter.

2. Betalningen av hamninfrastrukturavgifter får integreras i övriga betalningar, exempelvis betalning av hamnavgifter. I detta fall ska hamnledningen se till att hamninfrastrukturavgiften lätt kan utläsas av hamninfrastrukturavgiften.

3. För att bidra till ett effektivt system för infrastrukturavgifter ska hamninfrastrukturavgiftens struktur och omfattning fastställas i enlighet med den hamnens egna affärsstrategi och investeringsplaner och vara förenlig med konkurrensreglerna. I förekommande fall ska dessa avgifter också uppfylla de allmänna krav som fastställs inom ramen för den berörda medlemsstatens allmänna hamnpolitik.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får hamninfrastrukturavgifterna variera i enlighet med hamnens egna ekonomiska strategi och policy när det gäller fysisk planering, bland annat med avseende på vissa kategorier av användare, eller i syfte att främja en effektivare användning av hamninfrastrukturen, närsjöfarten eller omfattningen av transporternas miljö-, energi- eller koldioxidvinster. Kriterierna för sådana variationer ska vara öppna, objektiva och icke-diskriminerande samt förenliga med konkurrensrätten, inbegripet reglerna för statligt stöd. Hamninfrastrukturavgifterna får beakta externa kostnader och får variera beroende på kommersiell praxis.

5. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska se till att hamnanvändarna och företrädarna för eller sammanlutningarna av hamnanvändare underrättas om hamninfrastrukturavgifternas art och nivå. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska säkerställa att hamninfrastrukturavgifternas senast två månader före den dag dessa ändringar får verkan informeras om eventuella förändringar av hamninfrastrukturavgifternas art eller nivå. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten är inte skyldiga att redovisa skillnader i avgifterna som är resultat av individuella förhandlingar.

6. Hamnledningen ska vid ett formellt klagomål och på begäran förse den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten med de uppgifter som avses i punkterna 4 och 5 samt med alla relevanta uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på hamninfrastrukturavgifterna. Den myndigheten ska på begäran förse kommissionen med dessa uppgifter.

KAPITEL IV

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 14

Utbildning av personal

Hamntjänsteleverantörer ska säkerställa att arbetstagare erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter, och att utbildningskraven uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

Artikel 15

Samråd med hamnanvändare och övriga berörda parter

1. Hamnledningen ska, i enlighet med gällande nationell rätt, samråda med hamnanvändare om sin avgiftspolitik, inbegripet i fall som omfattas av artikel 8. Sådana samråd ska inbegripa väsentliga ändringar av hamninfrastrukturavgifter och hamnavgifter i fall där interna operatörer tillhandahåller hamntjänster inom ramen för skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

2. Hamnledningen ska, i enlighet med tillämplig nationell rätt, samråda med hamnanvändare och övriga berörda parter om väsentliga frågor som omfattas av dess behörighet och som avser

- a) samordningen av hamntjänster inom hamnområdet,
- b) åtgärder för att förbättra förbindelser med inlandet, inbegripet åtgärder för att utveckla och förbättra effektiviteten hos transporter på järnväg och inre vattenvägar,
- c) effektiviteten i de administrativa rutinerna i hamnen och åtgärder för att förenkla dessa,
- d) miljöfrågor,
- e) fysisk planering,
- f) åtgärder för att säkerställa säkerheten i hamnområdet, inbegripet, i förekommande fall, hamnarbetarnas hälsa och säkerhet.

3. Hamntjänsteleverantörerna ska göra lämplig information om hamnavgifternas art och nivå tillgänglig för hamnanvändare.

4. Hamnledningen och hamntjänsteleverantörer ska respektera konfidentialiteten för kommersiellt känsliga uppgifter när de fullgör sina skyldigheter enligt denna artikel.

Artikel 16

Hantering av klagomål

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår i samband med tillämpningen av denna förordning för de av deras kusthamnar som omfattas av denna förordning.

2. Hanteringen av klagomål ska genomföras på ett sätt som utesluter intressekonflikter och som är funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Medlemsstaterna ska säkerställa att det föreligger en faktisk funktionell uppdelning mellan hanteringen av klagomål å ena sidan och ägandet och förvaltningen av hamnar, tillhandahållandet av hamntjänster och hamnanvändningen å andra sidan. Hanteringen av klagomål ska vara opartisk och öppen och vederbörligen respektera rätten att fritt bedriva affärsverksamhet.

3. Klagomål ska inges i den medlemsstat i vilken hamnen där tvisten anses ha sitt ursprung är belägen. Medlemsstaterna ska säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om var och hur klagomål ska lämnas in samt om vilka myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål.
4. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska, vid behov, samarbeta i syfte att ömsesidigt bistå varandra i tvister mellan parter som är etablerade i olika medlemsstater.
5. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska, i enlighet med nationell rätt, ha befogenhet att kräva av hamnledningar, hamntjänsteleverantörer och hamnanvändare att de tillhandahåller information som är relevant för ett klagomål.
6. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska i enlighet med nationell rätt ha befogenhet att fatta beslut som har bindande verkan, med förbehåll för domstolsprövning i tillämpliga fall.
7. Medlemsstaterna ska senast den 24 mars 2019 informera kommissionen om förfarandet för hantering av klagomål och ange vilka de myndigheter som avses i punkt 3 är och därefter om eventuella ändringar. Kommissionen ska offentliggöra och regelbundet uppdatera denna information på sin webbplats.
8. Medlemsstater ska vid behov utbyta allmän information om tillämpningen av denna artikel. Kommissionen ska stödja sådant samarbete.

Artikel 17

Berörda myndigheter

Medlemsstaterna ska säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om de berörda myndigheter som avses i artiklarna 11.5, 12.3 och 13.6. Medlemsstaterna ska även informera kommissionen om dessa myndigheter senast den 24 mars 2019 om eventuella ändringar av den informationen. Kommissionen ska offentliggöra och regelbundet uppdatera denna information på sin webbplats.

Artikel 18

Överklaganden

1. Varje part med ett legitimt intresse har rätt att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som fattats eller vidtagits enligt denna förordning av hamnledningen, den behöriga myndigheten eller någon annan berörd nationell myndighet. Överklagandeinstansen ska vara oberoende av de inblandade parterna och får vara domstolar.
2. Om den överklagandeinstans som avses i punkt 1 inte är någon rättsinstans, ska den skriftligen motivera sina beslut. Besluten ska även kunna prövas av en nationell domstol.

Artikel 19

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner som är tillämpliga på överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. De sanktioner som fastställs ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen dessa åtgärder senast den 24 mars 2019 och ska utan dröjsmål underrätta den om varje senare ändring som påverkar dem.

Artikel 20

Rapport

Kommissionen ska senast den 24 mars 2023 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och effekten av denna förordning.

Rapporten ska ta i beaktande de eventuella framsteg som gjorts inom ramen för EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn.

Artikel 21

Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning ska inte gälla för hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som är tidsbegränsade.

2. Hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade, eller har motsvarande verkan, ska ändras för att överensstämma med denna förordning senast den 1 juli 2025.

Artikel 22

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 24 mars 2019.

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

Utfärdad i Strasbourg den 15 februari 2017.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

I. BORG

Ordförande
