I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 61/2002

antagen av rådet den 5 november 2002

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/. . ./EG av den . . . om tillträde till marknaden för hamntjänster

(2002/C 299 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [2],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande [3],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget [4], och

av följande skäl:

(1) Artikel 49 i fördraget syftar till att avskaffa inskränkningarna i friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen. I enlighet med artikel 51 i fördraget skall detta syfte uppnås inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, med beaktande av bl.a. miljöskyddsbestämmelserna i fördraget.

(2) Genom rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land [5] och rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) [6] har detta syfte uppnåtts beträffande sjötransporter som sådana.

(3) Hamntjänster är avgörande för att sjötransporterna skall kunna fungera smidigt, eftersom de i stor omfattning bidrar till att infrastrukturen för sjötransporter kan användas på ett effektivt sätt.

(4) I grönboken om hamnar och sjötransportens infrastruktur från december 1997 angav kommissionen sin avsikt att föreslå lagstiftning om tillträde till marknaden för hamntjänster i gemenskapshamnar med internationell trafik.

(5) En av de åtgärder som kommer att förbättra den övergripande konkurrensen inom och mellan gemenskapens hamnar är att underlätta tillträdet till marknaden för hamntjänster på gemenskapsnivå, vilket bör kunna avskaffa de begränsningar som för närvarande hindrar tillträdet för leverantörer av hamntjänster och användare som tillämpar egenhantering, förbättra kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls hamnanvändarna, öka effektiviteten och flexibiliteten och bidra till att minska kostnaderna och därigenom bidra till främjandet av närsjöfarten och kombinerade transporter.

([1]) EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 290 och C 181 E, 30.7.2002, s. 160.

([2]) EGT C 48, 21.2.2002, s. 122.

([3]) EGT C 19, 22.1.2002, s. 3.

([4]) Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 294), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 november 2002 och Europaparlamentets beslut av den . . . (ännu ej offentliggjort i EGT).

([5]) EGT L 378, 31.12.1986, s. 1. Förordningen senast ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 3573/90 (EGT L 353, 17.12.1990, s. 16).

([6]) EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

(6) När ett tillstånd enligt detta direktiv beviljas i form av ett kontrakt inom ramen för tillämpningsområdet för direktiven 92/50/EEG ([1]), 93/36/EEG ([2]), 93/37/EEG ([3]) och 93/38/EEG ([4]), tillämpas de senare direktiven. När ett tillstånd enligt detta direktiv beviljas i form av ett avtal om allmän trafik som omfattas av förordning 3577/92 gäller den förordningen. Slutligen gäller i tillämpliga fall direktiven 89/48/EEG ([5]), 92/51/EEG ([6]) och 99/42/EG ([7]) om ömsesidigt erkännande av yrkesutbildning.

(7) Kontrakt avseende hamntjänster som har tilldelats efter ett anbudsförfarande på grundval av ett annat instrument i gemenskapslagstiftningen bör inte bli föremål för ett urvalsförfarande i enlighet med detta direktiv.

(8) Nationell lagstiftning och praxis har lett till att olika förfaranden används, vilket har skapat rättslig osäkerhet avseende rättigheterna för leverantörerna av hamntjänster och skyldigheterna för de behöriga myndigheterna. Det ligger därför i gemenskapens intresse att införa en gemenskapslagstiftning med grundläggande bestämmelser om tillträde till marknaden för hamntjänster, om rättigheter och skyldigheter för nuvarande och potentiella tjänsteleverantörer och användare som tillämpar egenhantering, om hamnarnas ledningsenheter samt om förfaranden i samband med tillstånd och urvalsförfaranden.

(9) I enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget kan målet för den föreslagna åtgärden, nämligen tillträde för varje juridisk eller fysisk person som är etablerad i gemenskapen till marknaden för hamntjänster, bättre uppnås genom att det fastslås gemensamma principer för medlemsstaterna. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(10) Gemenskapslagstiftningen om tillträde till hamntjänster bör inte utesluta tillämpningen av övriga gemenskapsbestämmelser, till exempel konkurrensregler, däribland de bestämmelser som rör tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, i synnerhet för monopolsituationer.

(11) För att kunna uppnå syftet med detta direktiv utan att ytterligare belasta små hamnar, vilket skulle framstå som orimligt i förhållande till de förväntade resultaten, bör detta direktiv vara tillämpligt för hamnar med en total årlig sjötrafikvolym som motsvarar ”kusthamnar av internationell betydelse (kategori A)” enligt definitionen i beslut nr 1692/96/EG ([8]), dock utan att det påverkar möjligheten för medlemsstater att besluta att tillämpa direktivet även för andra hamnar. Vid fastställandet av den totala årliga trafikvolymen bör medlemsstaterna ha möjlighet att inte beakta trafiken i de delar av en hamn som inte är öppna för allmän handelstrafik.

(12) Medlemsstaterna bör även kunna utesluta högsäsongshamnar från detta direktivs tillämpningsområde, under förutsättning att de har försäkrat sig om en lämplig nivå av tillträde till marknaden för hamntjänster.

(13) Ett hamnsystem inom samma geografiska område som utsetts av en medlemsstat omfattas av samma begränsningar som en hamn, och medlemsstaterna bör kunna behandla det som en hamn i den mening som avses i detta direktiv.

(14) Medlemsstaterna bör fritt få välja förvaltningsmodellen i två eller flera hamnar i samma geografiska område vilka skulle kunna införlivas med ett hamnsystem.

(15) Medlemsstaterna bör utse en behörig myndighet eller behöriga myndigheter i syfte att genomföra detta direktiv. Denna (dessa) myndighet(er) kan vara offentlig(a) eller privat(a) och kan ansvara för en eller flera uppgifter som omfattas av detta direktiv, för en hamn eller flera hamnar.

([1]) Rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster (EGT L 209, 24.7.1992, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG (EGT L 285, 29.10.2001, s. 1).

([2]) Rådets direktiv 93/36/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av förfarandet vid offentlig upphandling av varor (EGT L 199, 9.8.1993, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG.

([3]) Rådets direktiv 93/37/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av förfarandena vid tilldelning av offentliga upphandlingskontrakt för bygg- och anläggningsarbeten (byggdirektivet) (EGT L 199, 9.8.1993, s. 54). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG.

([4]) Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (EGT L 199, 9.8.1993, s. 84). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG.

([5]) Rådets direktiv 89/48/EEG av den 21 december 1988 om en generell ordning för erkännande av examensbevis över behörighetsgivande högre utbildning som omfattar minst tre års studier (EGT L 19, 24.1.1989, s. 16). Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/19/EG (EGT L 206, 31.7.2001, s. 1).

([6]) Rådets direktiv 92/51/EEG av den 18 juni 1992 om en andra generell ordning för erkännande av behörighetsgivande högre utbildning, en ordning som kompletterar den som föreskrivs i direktiv 89/48/EEG (EGT L 209, 24.7.1992, s. 25). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/19/EG.

([7]) Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/42/EG av den 7 juni 1999 om införande av en ordning för erkännande av kvalifikationer för de former av yrkesverksamhet som omfattas av direktiven om liberalisering och övergångsåtgärder samt om komplettering av den allmänna ordningen för erkännande av kvalifikationer (EGT L 201, 31.7.1999, s. 77).

([8]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, 9.9.1996, s. 1). Beslutet ändrat genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

(16) För att kunna uppnå en effektiv och säker hamnförvaltning bör medlemsstaterna kunna kräva att leverantörerna av hamntjänster och användare som tillämpar egenhantering erhåller tillstånd. Kriterierna för beviljandet av sådana tillstånd bör vara objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande, relevanta och proportionella och bör dessutom offentliggöras.

(17) För att se till att den ansökande tjänsteleverantören i tillräcklig omfattning får tillgång till relevant utbildning i de fall då det i de erforderliga yrkeskvalifikationerna ingår krav på särskild lokalkännedom eller erfarenhet av lokala förhållanden, får medlemsstaterna ålägga tjänsteleverantörer med sådana kunskaper eller erfarenheter att erbjuda den relevanta utbildningen, om lämpligt mot betalning.

(18) Leverantörer av hamntjänster och användare som tillämpar egenhantering bör ha rätt att välja den personal som skall anställas samtidigt som de ser till att relevanta bestämmelser beträffande sysselsättning, arbetsförhållanden och andra sociala frågor samt utbildning och yrkesmässig kompetens följs.

(19) Eftersom hamnar utgörs av begränsade geografiska områden, kan kapacitetsbegränsningar, utrymmesbrist, trafikrelaterade säkerhetsbegränsningar eller säkerhetskrav enligt miljöbestämmelser i vissa fall skapa problem för tillträdet till marknaden. I sådana fall och för att säkerställa hamnarnas övergripande effektivitet skulle det därför kunna bli nödvändigt att begränsa antalet leverantörer av hamntjänster med tillstånd, samtidigt som kraven på allmänna tjänster från en tjänsteleverantör eller den berörda hamnens ledningsgrupp uppfylls och miljöbestämmelserna följs. Kriterierna för alla typer av begränsningar bör vara objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande, relevanta och proportionella.

(20) När den behöriga myndigheten, i enlighet med den offentliggjorda utvecklingsstrategin för en viss hamn, fastställer omfattningen av den kommersiella verksamhet som skall bedrivas i hamnen eller delar av den bör detta inte anses som en begränsning av antalet tjänsteleverantörer.

(21) När det gäller begränsning av antalet tjänsteleverantörer bör detta antal vara det största möjliga med tanke på omständigheterna. Tjänsteleverantörerna bör väljas ut av den behöriga myndigheten i enlighet med ett öppet redovisat, objektivt och rättvist urvalsförfarande med icke-diskriminerande regler.

(22) För att ett urvalsförfarande skall kunna vara öppet och ge möjlighet till insyn bör det göras allmänt känt för berörda parter, och full dokumentation bör ges till dessa. Resultatet av urvalsförfarandet bör också offentliggöras.

(23) Det är väsentligt att säkerställa att det inom ramen för detta direktiv fattas beslut och vidtas åtgärder, och att detta verkligen syns, på grundval av principerna om öppenhet och icke-diskriminering. Om följaktligen den behöriga myndighet som beslutar om begränsningar av en eller flera hamntjänster i en viss hamn själv är leverantör av samma eller liknande tjänster i den hamnen bör även beslut om begränsningar eller godkännandet eller kontrollen av beslutet anförtros en annan och oberoende behörig myndighet. Om den behöriga myndighet som genomför ett urvalsförfarande i en hamn själv är leverantör av samma eller liknande tjänster i den hamnen bör även förfarandet eller godkännandet eller kontrollen av detta förfarande anförtros en annan och oberoende myndighet.

(24) Hamnens ledningsenhet bör inte göra åtskillnad mellan tjänsteleverantörer. Det är i synnerhet nödvändigt att ledningsenheten undviker diskriminering till förmån för företag eller organ i vilka den har intressen.

(25) Om ingen passande tjänsteleverantör kan uppbringas genom urvalsförfarandet bör hamnens ledningsenhet ges möjlighet att själv hantera denna tjänst under begränsad tid, under förutsättning att den uppfyller de kriterier som har fastställts för beviljande av tillstånd och att den iakttar kriterierna för öppenhet enligt detta direktiv.

(26) Medlemsstaterna bör kunna tillåta att en operatör i delar av en hamn som inte är öppen för allmän handelstrafik levererar teknisk-nautiska tjänster till fartyg som opererar där enligt andra förfaranden än de som anges i detta direktiv, under förutsättning att sjötrafikens och hamnens säkerhet garanteras.

(27) Tillstånd som beviljas genom ett urvalsförfarande bör vara tidsbegränsade; dock bör de beviljas för tidsperioder som medger normal avskrivning och avkastning på gjorda investeringar. Vid fastställandet av tillståndets giltighetstid är det rimligt att beakta huruvida tjänsteleverantören har varit tvungen att göra investeringar, och om så är fallet, huruvida investeringarna gjorts i rörliga tillgångar eller inte.

(28) Investeringar i rörliga tillgångar som den behöriga myndigheten anser vara kostsamma, såsom bockkranar mellan fartyg och kaj, portalkranar för lossning och specialiserade bogserbåtar, bör jämställas med investeringar i fasta anläggningstillgångar.

(29) Medlemsstaterna bör tillåtas att förlänga ett befintligt bemyndigande och/eller att inleda ett urvalsförfarande i förväg om betydande investeringar har gjorts eller kommer att göras för att uppmuntra långsiktiga investeringar under stabila förhållanden och därigenom bidra till utvecklingen av hamnar.

(30) När så är möjligt bör egenhantering tillåtas i överensstämmelse med de villkor som fastställs i detta direktiv, och de kriterier som fastställs för användare som tillämpar egenhantering bör vara desamma som de som gäller för leverantörer av hamntjänster när det gäller samma eller jämförbara tjänster.

(31) Egenhantering bör inte hämma hamndriftens allmänna effektivitet eller försämra hälsan på arbetet, sociala eller säkerhetsmässiga normer eller utbildningsnivåer jämfört med dem som gäller för befintlig personal, särskilt inte under de eventuella övergångsperioderna för utfärdade tillstånd.

(32) Medlemsstaterna bör ha rätt att kräva att egenhantering underkastas ett i förväg beviljat tillstånd, vars villkor bl.a. rör sysselsättning och sociala förhållanden.

(33) Särskilda bestämmelser bör tillämpas på lotstjänster med tanke på de särskilda krav på utbildning och kvalifikationer de kännetecknas av, och behovet av att upprätthålla höga säkerhetsnormer.

(34) De behöriga myndigheterna bör i detta sammanhang få erkänna lotsningens och andra teknisk-nautiska tjänsters obligatoriska karaktär.

(35) Uthyrning av utrustning utgör inte en hamntjänst men bör ändå omfattas av principerna om öppenhet och icke-diskriminering.

(36) Det är nödvändigt att för de ledningsenheter för hamnar som omfattas av detta direktiv, och som även är tjänsteleverantörer, införa en skyldighet att redovisa de verksamheter som de bedriver i egenskap av förvaltningsorgan separat från de verksamheter som de bedriver på konkurrensmässiga villkor.

(37) Kravet på att föra separat redovisning för varje hamntjänst bör gälla alla företag som valts ut för att tillhandahålla sådana tjänster.

(38) Det bör inrättas förfaranden för överklagande av de behöriga myndigheternas beslut.

(39) Bestämmelserna i detta direktiv bör inte på något sätt påverka medlemsstaternas och de av dem utsedda behöriga myndigheternas rättigheter och skyldigheter avseende lag och ordning, säkerhet i hamnar och miljöskydd samt hamnars, vattenvägars och sjöfartszoners internationella status.

(40) Tillämpningen av nationell sociallagstiftning bör inte på något sätt påverkas av detta direktiv.

(41) Den rådande situationen i gemenskapshamnarna, dvs. en mångfald av tillstånd, urvalsmetoder och giltighetstider samt behovet av rättssäkerhet, kräver att tydliga övergångsbestämmelser fastställs. I bestämmelserna bör skillnad göras mellan hamnar där antalet tjänsteleverantörer är begränsat och hamnar där antalet inte är begränsat. Efter det att den period under vilken dessa övergångsbestämmelser skall tillämpas har löpt ut bör alla tillstånd beviljas i enlighet med detta direktiv.

(42) När antalet leverantörer av hamntjänster inte är begränsat finns det inget skäl att ändra de befintliga tillstånden.

(43) Utfärdade tillstånd och kontrakt bör när det gäller begränsningar jämställas med nya tillstånd och följaktligen underkastas samma maximala giltighetstider från och med den dag då detta direktiv träder i kraft.

(44) När antalet tjänsteleverantörer är eller blir begränsat bör giltighetstiden för befintliga tillstånd vara densamma som för nya tillstånd.

(45) Det är viktigt att se till att utvecklingen av nya hamnar och hamnanläggningar uppmuntras genom detta direktiv. Varje sådan investering av en kommersiell enhet i enlighet med nationella bestämmelser om förvärv av egendom bör anses ha varit öppen för alla.

(46) Detta direktiv bör inte ålägga medlemsstaterna att vidta åtgärder som innebär fråntagande av äganderätten eller inblandning i den på sådant sätt som strider mot de allmänna principerna i gemenskapslagstiftningen, såvida inte detta är berättigat enligt sådana allmänna principer, och en tjänsteleverantör som erhållit tillstånd eller valts ut kan krävas på ersättning för detta fråntagande eller denna inblandning i enlighet med dessa allmänna principer.

(47) Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna i fördraget. Kommissionen bör i synnerhet fortsätta att se till att dessa bestämmelser efterlevs genom att vid behov använda sig av samtliga de befogenheter som den tillerkänns genom artikel 86 i fördraget.

(48) På grundval av medlemsstaternas rapporter om tillämpningen av direktivet bör kommissionen göra en bedömning och, i tillämpliga fall, lägga fram ett förslag till ändring av direktivet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

1. Friheten att tillhandahålla hamntjänster i kusthamnar skall tillämpas på gemenskapsleverantörer av hamntjänster inom ramen för de bestämmelser som fastställs i detta direktiv.

2. Friheten att tillhandahålla hamntjänster får vara beroende av en hamns eller ett hamnsystems kapacitetsbegränsningar, utrymmesbrist, säkerheten för sjötrafiken eller hamnens utvecklingsstrategi, och denna frihet skall, i tillämpliga fall, uppfylla säkerhets- och miljöskyddskraven och skyldigheten avseende allmänna tjänster. Tjänster i samband med vattenvägen till och från hamnen eller hamnsystemet får likaledes underställas särskilda säkerhetskrav.

3. Leverantörer av hamntjänster och användare som tillämpar egenhantering skall ha icke-diskriminerande tillträde till hamnanläggningar som är allmänt tillgängliga i den utsträckning som krävs för att de skall kunna bedriva sin verksamhet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på de hamntjänster som anges i bilagan och som tillhandahålls hamnanvändarna, antingen inom hamnområdet eller på vattenvägen till eller från den hamn eller det hamnsystem som omfattas av detta direktiv.

2. Detta direktiv skall tillämpas på alla kusthamnar och hamnsystem som är belägna inom en medlemsstats territorium och är öppna för allmän kommersiell sjöfart, förutsatt att den enskilda hamnens genomsnittliga årliga volym under de föregående tre åren inte understiger 1,5 miljoner ton gods eller 200 000 passagerare.

I detta syfte, och när så är lämpligt, får medlemsstaterna besluta att trafiken i de delar av en hamn som inte är öppna för allmän kommersiell sjöfart inte kommer att beaktas.

3. Om en hamn uppnår det tröskelvärde för godstrafik som avses i punkt 2 men inte uppnår motsvarande tröskelvärde för passagerartrafik, skall detta direktiv inte tillämpas på hamntjänster som endast är avsedda för passagerare. Om det däremot är tröskelvärdet för passagerarvolymen och inte värdet för godstrafik som uppnås, skall detta direktiv inte tillämpas på hamntjänster som endast är avsedda för godstrafik.

4. Medlemsstaterna får också tillämpa detta direktiv på andra hamnar.

5. Medlemsstaterna får utesluta högsäsongshamnar från detta direktivs tillämpningsområde, under förutsättning att de har försäkrat sig om att en lämplig nivå för tillträde till marknaden för hamntjänster garanteras.

En förteckning över dessa hamnar skall ses över regelbundet, första gången senast fem år efter det att detta direktiv har trätt i kraft och därefter vart femte år, och kommissionen skall i informationssyfte underrättas om eventuella ändringar.

6. Kommissionen skall, i informationssyfte och på grundval av de uppgifter som lämnas av medlemsstaterna, i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* offentliggöra en förteckning över de hamnar och hamnsystem som avses i denna artikel. Denna förteckning skall offentliggöras för första gången inom tre månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft och därefter årligen.

7. Medlemsstaterna får kräva att leverantörerna av hamntjänster skall vara etablerade i gemenskapen och att de fartyg som används huvudsakligen för att tillhandahålla hamntjänster skall vara registrerade i en medlemsstat eller segla under en medlemsstats flagga.

8. Medlemsstaterna får från direktivets tillämpningsområde utesluta tjänster som omfattas av artikel 296 i fördraget eller som förklarats hemliga eller när det vid tillhandahållandet av dessa skall vidtas särskilda säkerhetsåtgärder i enlighet med lagar och andra författningar i den berörda medlemsstaten, eller när skyddet av denna stats grundläggande säkerhetsintressen så kräver.

Artikel 3

Annan lagstiftning

1. Detta direktiv påverkar inte de förpliktelser för behöriga myndigheter som följer av direktiv 92/50/EEG, direktiv 93/36/EEG, direktiv 93/37/EEG och direktiv 93/38/EEG.

Detta direktiv påverkar inte heller tillämpningen av avtal om allmän trafik som ingåtts på grundval av förordning (EEG) nr 3577/92.

2. Om ett anbudsförfarande för ett kontrakt om tjänster är obligatoriskt enligt något av de direktiv som nämns i punkt 1 skall artiklarna 9, 16.1, 16.2 och artikel 17 i detta direktiv inte tillämpas på tilldelningen av det kontraktet. Medlemsstaterna får emellertid införa särskilda regler med avseende på de nationella hamnarna vid anbudsförfarandet för sådana kontrakt.

3. Detta direktiv påverkar, i tillämpliga fall, inte de förpliktelser som behöriga myndigheter har enligt direktiv 89/48/EEG, direktiv 92/51/EEG och direktiv 1999/42/EG om medlemsstaternas ömsesidiga erkännande av yrkesutbildning.

Artikel 4

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *kusthamn* eller *hamn*: ett land- och vattenområde som skapats genom sådana arbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av gods, mottagande och leverans av gods samt passagerares ombordstigning och landstigning,

2. *vattenväg till en hamn:* tillträde till en hamn via det öppna havet, såsom farleder, floder, kanaler och fjordar.

3. *hamnsystem:* två eller flera hamnar i samma geografiska område som förvaltas av en enda ledningsenhet,

4. *högsäsongshamn:* alla hamnar där 50 % av den genomsnittliga årliga sjötrafikvolymen under de tre föregående åren uppnåtts under tre på varandra följande månader,

5. *hamnens ledningsenhet* eller *hamnmyndighet* (nedan kallad ”hamnens ledningsenhet”): det organ som, oavsett om det sker i samband med annan verksamhet eller inte, har till uppgift att inom ramen för nationella lagar och förordningar styra och administrera infrastrukturerna i hamnen samt samordna och, när så är lämpligt, kontrollera den verksamhet som bedrivs av operatörerna i hamnen eller inom det berörda hamnsystemet; hamnens ledningsenhet kan omfatta flera separata organ och ansvara för mer än en hamn,

6. *hamntjänster:* tjänster som tillhandahålls i en hamn och förtecknas i bilagan,

7. *leverantör av hamntjänster* eller *tjänsteleverantör*: varje juridisk eller fysisk person som mot ersättning tillhandahåller, eller önskar tillhandahålla, en eller flera typer av hamntjänster,

8. *krav på allmänna tjänster:* krav som fastställts av en behörig myndighet i syfte att tillförsäkra att vissa typer av hamntjänster tillhandahålls i tillräckligt stor utsträckning,

9. *egenhantering:* en situation där ett företag som vanligtvis skulle kunna köpa hamntjänster, med egen fast anställd och landbaserad personal och/eller egna anställda ombord på fartyg och egen materiel tillhandahåller en eller flera typer av hamntjänster åt sig själv,

10. *intyg om dispens från lotsplikten:* ett dokument som utfärdats av den behöriga myndigheten och som medger undantag från eller ändring av lotsplikten,

11. *tillstånd:* alla tillstånd, inklusive kontrakt, genom vilka en juridisk eller fysisk person tillåts tillhandahålla en eller flera kategorier av hamntjänster eller tillämpa egenhantering,

12. *begränsning av antalet leverantörer:* en situation där hamnens ledningsenhet inte tillåter en leverantör som uppfyller de kriterier för tillstånd som fastställts i enlighet med artikel 6 att tillhandahålla en eller flera kategorier av tjänster.

Artikel 5

Behöriga myndigheter

Medlemsstaterna skall se till att det finns en eller flera behöriga myndigheter som ansvarar för genomförandet av artiklarna 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 16 och 25.

Artikel 6

Tillstånd

1. Medlemsstaterna skall se till att den behöriga myndigheten kan kräva att leverantören av hamntjänster erhåller ett tillstånd som utfärdats på förhand, eventuellt för en begränsad tid, enligt villkoren i punkterna 2–5 i denna artikel. Tillstånd skall anses beviljade till tjänsteleverantörer som valts ut enligt artikel 9.

2. Kriterierna för den behöriga myndighetens beviljande av tillstånd måste vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva, relevanta och proportionella. Kriterierna får, i tillämpliga fall, endast avse

a) leverantörens och dennes personals yrkeskvalifikationer, leverantörens sunda finansiella situation och tillräckliga försäkringsskydd,

b) sjösäkerheten, säkerheten med avseende på hamnen eller tillträdet till hamnen och dess anläggningar, utrustning och personer,

c) sysselsättning och sociala förhållanden,

d) miljöskyddskrav och

e) hamnens utvecklingsstrategi.

Tillståndet får omfatta krav på allmänna tjänster med avseende på säkerhet, regelbundenhet, kontinuitet, kvalitet och pris samt villkoren enligt vilka tjänsten får erbjudas.

3. Medlemsstaterna får anta regler om tillträdet till yrket och om vilka behörighetsintyg som skall förvärvas genom prövning.

När kraven på tekniska yrkeskvalifikationer omfattar särskild lokalkännedom eller erfarenhet av lokala förhållanden skall medlemsstaterna dessutom se till att den ansökande tjänsteleverantören i tillräcklig omfattning får tillgång till relevant utbildning på öppna och icke-diskriminerande villkor och, när så är lämpligt, mot betalning.

4. De kriterier som avses i punkt 2 skall offentliggöras, och leverantörerna av hamntjänster skall informeras på förhand om förfarandet för beviljande av tillstånd. Detta krav skall i samma mån gälla tillstånd där tillhandahållandet av en tjänst kopplas till en investering i fasta anläggningstillgångar.

5. Den leverantör av hamntjänster som tillhandahåller de tjänster som omfattas av tillståndet, skall ha rätt att välja den personal som skall anställas, förutsatt att leverantören uppfyller de kriterier som fastställts i enlighet med punkt 2 och i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där leverantören tillhandahåller tjänsterna, förutsatt att sådan lagstiftning är förenlig med gemenskapslagstiftningen.

6. Den behöriga myndigheten får ändra eller återkalla ett tillstånd om de kriterier som avses i punkt 2 inte uppfylls.

Artikel 7

Hamnens utvecklingsstrategi

Den behöriga myndigheten får när så är lämpligt besluta vilken kommersiell verksamhet som skall utövas i hamnen eller delar av hamnen, särskilt vilka kategorier av last som skall hanteras och tilldelningen av hamnutrymme eller kapacitet för denna verksamhet i enlighet med hamnens offentliggjorda utvecklingsstrategi, utan att detta innebär en begränsning av antalet leverantörer.

Artikel 8

Begränsningar

1. Denna artikel och artiklarna 9 och 12 skall endast tillämpas på en eller flera hamntjänster när antalet leverantörer av denna eller dessa tjänster i hamnen eller hamnsystemet är begränsat.

2. Medlemsstaterna skall säkerställa att den behöriga myndigheten begränsar antalet leverantörer av hamntjänster endast på grund av utrymmesbrist, kapacitetsbegränsningar, säkerhetsavvägningar eller krav som härrör från miljöskyddsbestämmelser. Vid begränsning av antalet tjänsteleverantörer skall den behöriga myndigheten

a) informera de berörda parterna om den kategori eller de kategorier av hamntjänster och, vid behov, den särskilda del av en hamn för vilka begränsningarna gäller samt även om skälen för sådana begränsningar, och

b) tillåta så många tjänsteleverantörer som förhållandena medger.

Artikel 9

Urvalsförfarande

1. När antalet leverantörer av hamntjänster har begränsats av den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 8, skall den behöriga myndigheten vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera ett öppet redovisat och objektivt urvalsförfarande, med tillämpning av proportionella, icke-diskriminerande och relevanta kriterier.

2. Den behöriga myndigheten skall för allmän kännedom inom de berörda sektorerna i gemenskapen offentliggöra en anbudsinfordran för intresserade parter avseende deltagande i urvalsförfarandet.

Anbudsinfordran skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* för sådana tillstånd som avses i artikel 12.2 b och för alla andra tillstånd på lämpligt sätt för att göra den erforderliga informationen tillgänglig i tid för alla personer som är berörda.

3. Den behöriga myndigheten skall se till att fullständig dokumentation översänds till de berörda parter som begär detta. Den dokumentation som överlämnas till potentiella leverantörer skall inbegripa minst följande:

a) Kriterier för beviljande av tillstånd som antagits i enlighet med artikel 6.2 och de urvalskriterier som ligger till grund för den behöriga myndighetens minimikrav.

b) De tilldelningskriterier som ligger till grund för hur myndigheten kommer att välja bland de förslag som uppfyller urvalskriterierna.

c) De rättsliga och organisatoriska villkoren för utförandet av tjänsten, inbegripet de krav som omfattas av tillståndet och fastställande av eventuella materiella och immateriella tillgångar som skall ställas till den utvalda tjänsteleverantörens förfogande samt relevanta villkor och tillämpliga bestämmelser.

d) Sanktioner och villkor för indragning om kraven inte uppfylls.

e) Tillståndets giltighetstid.

4. En tidsfrist om minst 52 dagar skall löpa mellan offentliggörandet av anbudsinfordran och den sista dagen för mottagande av anbud.

5. För varje förfarande skall den behöriga myndigheten offentliggöra det beslut som urvalsförfarandet leder till.

Artikel 10

Neutralitet i urvalsförfarandet

När den behöriga myndighet som beslutar om begränsningar som avser en eller flera hamntjänster i en särskild hamn, eller som genomför urvalsförfarandet för denna tjänst i hamnen i fråga, själv är leverantör av samma eller en liknande tjänst eller har direkt eller indirekt kontroll över en leverantör av samma eller en liknande tjänst i den hamnen, skall medlemsstaterna utse en annan oberoende behörig myndighet och anförtro den att fatta, godkänna eller övervaka beslutet om begränsningar, eller anförtro den urvalsförfarandet, eller anförtro den att godkänna eller övervaka detta förfarande.

Artikel 11

Särskilda situationer

1. Om man inom ramen för urvalsförfarandet enligt artikel 9 inte har kunnat välja ut någon lämplig leverantör av en viss hamntjänst får hamnens ledningsstyrelse på de villkor som följer av artikel 16.1 ge sig själv rätt att tillhandahålla den nämnda tjänsten under en period som under alla förhållanden skall vara kortare än fem år.

2. Medlemsstaterna får tillåta att den som ansvarar för driften av en del av en hamn som inte är öppen för allmän kommersiell sjöfart tillhandahåller teknisk-nautiska tjänster till fartyg som är verksamma där i enlighet med andra regler än de i artiklarna 8 och 9, under förutsättning att sjösäkerheten och hamnsäkerheten garanteras.

Artikel 12

Giltighetstid

Leverantörerna av hamntjänster skall väljas ut för en begränsad tidsperiod som skall fastställas enligt följande kriterier:

1. I de fall inga investeringar som den behöriga myndigheten anser betydande för att tillhandahålla tjänster är involverade skall tillståndets maximala giltighetstid vara tio år.

2. I de fall investeringar som den behöriga myndigheten anser vara betydande är

   a) rörliga tillgångar, skall tillståndets maximala giltighetstid vara 15 år,

   b) fasta tillgångar och rörliga tillgångar och som den behöriga myndigheten anser kostsamma, skall tillståndets maximala giltighetstid vara 36 år, oberoende av om dessa tillgångar kommer att återgå i hamnens ledningsenhets ägo eller inte efter det att tillståndet upphört.

   Medlemsstaterna får tillåta en eventuell förlängning av ett utfärdat tillstånd med en tioårsperiod vid ett tillfälle under de sista tio åren av tillståndets giltighetstid, om det har gjorts eller det har ingåtts oåterkalleliga kontrakt om betydande investeringar i fasta anläggningstillgångar och rörliga tillgångar som den behöriga myndigheten anser kostsamma.

   Om tjänsteleverantörens investeringar omfattar både rörliga och fasta tillgångar, skall den maximala giltighetstiden vara den längsta av de maximala giltighetstider som kan komma ifråga.

3. Medlemsstaterna får fastställa ett förfarande enligt vilket tjänsteleverantören, om denne avser att göra eller ingå oåterkalleliga kontrakt om avsevärda investeringar innan det redan utfärdade tillståndet löper ut och om denne kan visa att dessa medför en förbättring av den berörda tjänstens allmänna effektivitet, kan begära att den behöriga myndigheten genomför ett urvalsförfarande i enlighet med artikel 9, för ett nytt tillstånd innan tillståndet i fråga löper ut.

Artikel 13

Egenhantering

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att, när helst det är möjligt, tillåta egenhantering i enlighet med detta direktiv.

Medlemsstaterna skall se till att den behöriga myndigheten begränsar egenhanteringen enbart i de fall då det föreligger sakliga skäl som är förenliga med och relevanta för skälen för begränsningar i artikel 8.

2. Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av nationella regler som rör sysselsättning och sociala förhållanden, förutsatt att de är förenliga med gemenskapslagstiftningen och gemenskapens och de berörda medlemsstaternas internationella förpliktelser.

3. När egenhantering är föremål för ett tillstånd skall kriterierna för tillståndet vara desamma som de som gäller för leverantörer av samma eller en jämförbar typ av hamntjänst, förutsatt att dessa är relevanta.

4. När egenhantering är belagd med en avgift som utgör ett bidrag till kraven på allmänna tjänster avseende teknisk-nautiska tjänster, som användare med egenhantering inte kan uppfylla, skall avgiften fastställas enligt relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande kriterier.

Artikel 14

Lotsning

1. När det gäller lotstjänster får medlemsstaterna låta beviljandet av tillstånd i enlighet med artikel 6 vara avhängigt av särskilt stränga kriterier som gäller för sjösäkerhet och krav på allmänna tjänster.

Den behöriga myndigheten får också erkänna lotsningens obligatoriska karaktär och föreskriva sådana organisatoriska regler för tjänsten som den anser lämpliga av säkerhetsskäl och på grund av förpliktelser vid allmän trafik, inklusive, när förutsättningarna i en hamn eller en grupp av hamnar och/eller tillträdet till hamnen kräver det, möjligheten att förbehålla sig tjänsten ifråga för egen del eller överlåta den till en enda leverantör, direkt om så är lämpligt. Den kan särskilt kräva att en sådan tjänst levereras av behöriga personer som uppfyller rättvisa och icke-diskriminerande villkor enligt nationell lagstiftning.

2. Egenhantering får av den behöriga myndigheten begränsas till att utfärda intyg om dispens från lotsplikten eller till att undanta vissa fartygskategorier från obligatorisk lotsning. I detta fall skall villkoren för att erhålla ett intyg om dispens från lotsplikten eller för att beviljas undantag från obligatorisk lotsning vara relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande.

3. För lotsning skall den maximala giltighetstiden enligt artikel 12.1 vara tio år.

Artikel 15

Redovisningsbestämmelser

De utvalda tjänsteleverantörerna skall föra separat redovisning för varje berörd hamntjänst. Sammanställandet av redovisningarna skall ske i enlighet med gängse praxis i handeln och god redovisningssed.

Artikel 16

Insyn

1. När hamnens ledningsenhet tillhandahåller hamntjänster skall den uppfylla de kriterier som fastställs i artikel 6.2 och redovisa varje hamntjänstverksamhet separat från övriga verksamheter. Sammanställandet av redovisningarna skall ske i enlighet med gängse praxis i handeln och god redovisningssed för att garantera att

a) separat internredovisning förs för var och en av de olika verksamheterna,

b) alla kostnader och intäkter konteras eller fördelas korrekt på grundval av konsekvent tillämpade och sakligt motiverade redovisningsprinciper, och

c) de principer för kostnadsredovisning som ligger till grund för den separata redovisningen klart anges.

2. I den årliga revisionsberättelsen skall det anges huruvida det finns finansiella flöden mellan hamnens ledningsenhets hamntjänstverksamhet och dess övriga verksamheter. Revisionsberättelsen skall arkiveras av medlemsstaterna och överlämnas till kommissionen på begäran.

En separat revisionsberättelse kan anses vara tillräcklig, förutsatt att den innehåller samma information.

3. Detta direktiv påverkar inte på något sätt medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt kommissionens direktiv 80/723/EEG av den 25 juni 1980 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag [1].

[1] EGT L 195, 29.7.1980, s. 35. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2000/52/EG (EGT L 193, 29.7.2000, s. 75).

Artikel 17

Överklaganden

1. Medlemsstaterna skall se till att alla parter med ett legitimt intresse får rätt att överklaga beslut som fattats eller enskilda åtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna eller hamnens ledningsenhet inom ramen för detta direktiv.

2. När en ansökan om tillträde till tillhandahållandet av hamntjänster inom ramen för detta direktiv avslås skall de sökande informeras om skälen till att de inte har erhållit tillstånd eller valts ut. Sådana skäl skall vara objektiva, icke-diskriminerande, välgrundade och vederbörligen motiverade. Sökanden skall ha möjlighet att överklaga. Det skall vara möjligt att överklaga till en nationell domstol eller ett offentligt organ som vad gäller organisation, finansiering, rättslig struktur och beslutsfattande är oberoende av den berörda behöriga myndigheten eller hamnens ledningsenhet och av tjänsteleverantörerna.

3. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att beslut som fattas av överordnad instans kan prövas i domstol.

Artikel 18

Säkerhet och miljöskydd

Detta direktiv påverkar inte på något sätt medlemsstaternas, eller de av dem utsedda behöriga myndigheternas, rättigheter och skyldigheter avseende lag och ordning samt säkerhet i hamnar och miljöskydd.

Artikel 19

Socialt skydd

Detta direktiv påverkar inte på något sätt tillämpningen av medlemsstaternas sociallagstiftning, däribland relevanta regler för tjänsteleverantörers anställande av personal när de tar över ett tillstånd till följd av ett urvalsförfarande. Socialskyddsnormerna får inte vara lägre än de som fastställs i tillämplig gemenskapslagstiftning.

Artikel 20

Internationell status

Detta direktiv påverkar inte på något sätt medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter med avseende på hamnars, vattenvägars och sjöfartszoners internationella status.

Artikel 21

Övergångsbestämmelser

1. Denna artikel skall tillämpas på alla tillstånd som existerar vid den tidpunkt då detta direktiv träder i kraft.

2. När antalet leverantörer av hamntjänster i en hamn inte begränsas med stöd av artikel 8 får de redan utfärdade tillstånden fortsätta att gälla fram till dess att antalet leverantörer begränsas.

3. När antalet leverantörer av hamntjänster i en hamn är begränsat, skall utfärdade tillstånd fortsätta att gälla oförändrade tills de löper ut, dock inom ramen för de giltighetstider som föreskrivs i artiklarna 12 och 14.3 räknat från den dag då detta direktiv införlivas.

När antalet leverantörer av hamntjänster i en hamn blir begränsat efter det att detta direktiv trätt i kraft, får utfärdade tillstånd fortsätta att gälla oförändrade tills de löper ut, dock inom ramen för de giltighetstider som föreskrivs i artiklarna 12 och 14.3 räknat från den dag då begränsningarna inträffade.

När tillståndet härrör från ägandet av en hamn, skall den maximala giltighetstiden vara 36 år.

4. Efter övergångsperiodernas slut skall alla tillstånd vara förenliga med detta direktiv.

Artikel 22

Nya hamnar och ny del av en hamn

1. Medlemsstaterna får föreskriva att tillstånd kan beviljas utan ytterligare krav på den eller de investerare som på affärsmässiga grunder har finansierat och gemensamt byggt en ny hamn eller del av en hamn, inklusive grundinfrastrukturen, och som önskar leverera hamntjänster, under förutsättning att investeringsmöjligheten varit allmänt tillgänglig.

2. När beslutet att bygga en ny hamn eller en ny del av en hamn beror på en framtida tjänsteleverantörs parallella beslut att ingå ett oåterkalleligt kontrakt om betydande investeringar i den nya hamnen eller den nya delen av en hamn, får medlemsstaterna föreskriva att tillstånd beviljas utan ytterligare krav på den framtida tjänsteleverantören. Om antalet framtida tjänsteleverantörer begränsas, skall medlemsstaterna använda ett öppet, icke-diskriminerande och genomblickbart förfarande.

3. De tillstånd som avses i punkterna 1 och 2 skall beviljas under en begränsad tidsperiod som kan vara antingen i enlighet med artikel 12 eller högst 40 år.

Artikel 23

Ersättning

Tjänsteleverantörer som beviljats tillstånd får åläggas att utge ersättning till tidigare tjänsteleverantörer eller till varje annan berörd part, i enlighet med nationella regler.

Artikel 24

Rapportering och översyn

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna en rapport om genomförandet av detta direktiv senast ... (*).

På grundval av medlemsstaternas rapporter skall kommissionen göra en bedömning av medlemsstaternas genomförande av detta direktiv, i tillämpliga fall åtföljd av ett förslag till ändring av direktivet.

Artikel 25

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ... (**). De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 26

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 27

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

(*) Fem år från den dag då detta direktiv träder i kraft.

(**) Två år från den dag då detta direktiv träder i kraft.

BILAGA

FÖRTECKNING ÖVER HAMNTJÄNSTER SOM OMFATTAS AV DETTA DIREKTIV

1. Teknisk-nautiska tjänster

   a) Lotsning, inom ramen för artikel 14

   b) Bogsering

   c) Förtöjning

2. Lasthantering, bl.a. lastning och lossning, stuveriarbete, stuvning, omlastning och andra typer av transporter inom terminalen.

3. Passagerartjänster (bl.a. ombordstigning och landstigning).

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Inom ramen för medbeslutandeförfarandet (art. 251/FEG) nådde rådet den 17 juni 2002 en politisk överenskommelse om utkastet till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster [1]. Efter juristlingvisternas granskning antog rådet sin gemensamma ståndpunkt den 5 november 2002.

När rådet antog sin ståndpunkt beaktades Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen den 14 november 2001 [2], och även yttrandena från Ekonomiska och sociala kommittén [3] och Regionkommittén [4].

Huvudsyftet med direktivet är att fastställa en gemensam rättslig ram för att säkerställa fritt tillträde på öppna och lika villkor till marknaden för hamntjänster i hamnar med allmän kommersiell trafik i medlemsstaterna för att därigenom förbättra kvaliteten och minska kostnaderna för dessa tjänster och på så sätt uppmuntra sjöfart och kombinerade transporter. Avsikten med förslaget är att balansera genomförandet av de allmänna principerna i fördraget med hamnsektorns komplicerade verklighet och göra det möjligt att begränsa antalet leverantörer av hamntjänster med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i varje hamn och att fastställa regler som garanterar att förfarandena för urval av leverantörer är tydliga och öppna.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Enligt artikel 49 första stycket i fördraget stödjer rådet syftet att fastställa systematiska regler för att säkerställa fritt tillträde till marknaden för hamntjänster på jämlika och öppna villkor. Det är dock viktigt att samtidigt beakta hamnsektorns komplicerade och mångskiftande utseende.

Friheten att tillhandahålla hamntjänster bör som regel råda och restriktioner som hindrar tillträde till denna marknad avlägsnas. Enligt rådets uppfattning bör inga särskilda tjänster undantas från direktivets tillämpningsområde.

En gemensam rättslig ram bör också vara förenlig med de skiftande förhållandena i gemenskapens hamnar, i fråga om bland annat deras läge, storlek och skyldigheter avseende allmänna tjänster.

Enligt rådets uppfattning är det likaså viktigt att friheten att tillhandahålla tjänster inte sätter sjösäkerheten och miljöskyddet på spel, och inte heller försämrar socialskyddsnormerna eller sysselsättningsförhållandena.

Tillträde till tillhandahållandet av hamntjänster kan därför begränsas i förhållande till en hamns kapacitet eller tillgängliga utrymme, sjösäkerheten och säkerhetskrav, miljöskydd och/eller skyldigheter avseende allmänna tjänster. Där sådana begränsningar förekommer bör leverantörer av hamntjänster väljas genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande.

Rådet tror att tillämpningen av allmänna regler som reglerar friheten att tillhandahålla hamntjänster bör vara proportionella och inte onödigt belasta denna sektor administrativt. Rådet är därför enigt om att den obligatoriska tillämpningen av direktivet bör begränsas till hamnar av en viss storlek, samtidigt som medlemsstaterna har rätt att tillämpa direktivet också på andra hamnar.

---

[1] Kommissionen lade fram ett ändrat förslag den 19 februari 2002 (EGT C 181 E, 30.7.2002, s. 160).

[2] EGT C 140, 13.6.2002, s. 166.

[3] EGT C 48, 21.2.2002, s. 122.

[4] EGT C 19, 22.1.2002, s. 3.

För att klargöra direktivets tillämpningsområde och med tanke på gemenskapslagstiftningens enhetlighet inom transportområdet har tillämpningsområdet definierats med hänvisning till hamnar som klassats som ”kusthamnar av internationell betydelse (kategori A)” i gemenskapens riktlinjer för transeuropeiska nät. Det framgår också att trafik som äger rum i delar av en hamn som inte är öppna för allmän kommersiell trafik inte behöver beaktas. Medlemsstaterna är emellertid fria att tillämpa direktivet på hamnar i lägre kategorier. För att inte belasta vissa hamnar oproportionellt mycket har medlemsstaterna till sist möjlighet att från direktivets tillämpningsområde undanta högsäsongshamnar.

Enligt direktivets allmänna syfte anser rådet att egenhantering bör vara tillåten när helst det är möjligt på samma villkor som hamntjänster i allmänhet och inte skall omfattas av andra begränsningar än de som gäller för samma eller jämförbara hamntjänster. Såsom betonas i den gemensamma ståndpunkten bör egenhantering dock inte hämma hamnens allmänna effektivitet eller försämra den yrkesmässiga nivån eller nivån för socialskydd och hälsokrav.

Rådet anser det viktigt att medlemsstaterna får låta beviljandet av tillstånd att tillhandahålla hamntjänster, även egenhantering, vara avhängigt av ett antal kriterier som gäller leverantörens yrkesmässiga kvalifikationer och ekonomiska situation, säkerhet, miljöhänsyn, sociala förhållanden, sysselsättning samt krav på allmänna tjänster. Medlemsstaterna bör också kunna reglera tillträde till yrket, till exempel med hjälp av intyg som kan förvärvas genom prövning. I detta sammanhang bör noteras att den gemensamma ståndpunkten ger medlemsstaterna möjlighet att fastställa särskilt stränga kriterier när det gäller beviljandet av tillstånd att tillhandahålla lotstjänster.

När det gäller sysselsättning, arbetsförhållanden och socialt skydd betonas i rådets gemensamma ståndpunkt att frihet att tillhandahålla hamntjänster på inget sätt får påverka tillämpningen av nationell lagstiftning eller leda till sänkta socialskyddsnormer.

På liknande sätt anser rådet att friheten att tillhandahålla hamntjänster inte bör hämma en hamns möjligheter att utarbeta och genomföra en långsiktig utvecklingsstrategi. Beslut om vilken kommersiell verksamhet som följer av en hamns utvecklingsstrategi bör därför inte betraktas som en begränsning som beror på utrymmesbrist, kapacitetsgränsningar, säkerhets- eller miljöåligganden i hamnen. I sådana fall är det inte nödvändigt att genomföra ett urvalsförfarande.

Rådet delar åsikten att förfarandet för urval av tjänsteleverantörer bör vara icke-diskriminerande och så öppet som möjligt. Man har därför fastställt sådana krav på urvalsförfarandet som ger tillräckliga garantier till potentiella tjänsteleverantörer samtidigt som de är tydliga och praktiskt användbara.

Rådet anser att tjänsteleverantörer bör ha möjlighet att operera under fullständig rättssäkerhet, vilket bidrar till målet att utveckla hamnsektorn genom att långsiktiga investeringar under stabila förhållanden främjas. Giltighetstiden för tillstånd att tillhandahålla hamntjänster efter det att tjänsteleverantörer har utsetts har därför fastställts så att normal avskrivning och avkastning på gjorda investeringar möjliggörs. Giltighetstiden för tillstånden varierar därför beroende på hur betydande investeringar som gjorts.

Rådet anser också att tjänsteleverantörer bör ges möjlighet till förlängning av ett tillstånd om de gjort betydande investeringar eller beviljas ett nytt tillstånd genom att ett nytt urvalsförfarande genomförs, om de har för avsikt att göra sådana investeringar.

Utvecklingen av nya hamnar bör även övervägas genom lämpliga bestämmelser på grundval av ovan nämnda principer.

Rådet önskar på liknande sätt fastställa övergångsbestämmelser för befintliga tillstånd så att största möjliga rättssäkerhet garanteras och så att investeringspolitiken inom denna sektor inte påverkas negativt.

III. **ÄNDRINGAR**

I rådets gemensamma ståndpunkt innefattas de väsentligaste inslagen i de ändringar som föreslagits av Europaparlamentet vid den första behandlingen av förslaget.

— I linje med parlamentets yttrande har rådet ändrat flera bestämmelser för att förenkla och förtydliga lydelsen i direktivet, särskilt artikel 6 (Tillstånd), artikel 9 (Urvalsförfarande), artikel 12 (Giltighetstid) och artikel 21 (Övergångsbestämmelser).

— Rådet delar parlamentets engagemang vad gäller sjösäkerhet och miljöskydd. Sådana överväganden ingår och betonas därför i flera bestämmelser, t.ex. bestämmelserna om direktivets syfte (artikel 1), kriterierna för beviljande av tillstånd (artikel 6), begränsningar (artikel 8) och lotsning (artikel 14). Parlamentets engagemang vad gäller sysselsättning och sociallagstiftning framgår av ändringarna avseende bestämmelserna om tillstånd (artikel 6), egenhantering (artikel 13) och socialt skydd (artikel 19).

— Direktivets tillämpningsområde har utsträckts till att omfatta vattenvägen till hamnen. I linje med parlamentets yttrande betonas i den gemensamma ståndpunkten att det är viktigt att det görs säkerhetsavvägningar i samband med att vattenvägen till hamnen införs (artiklarna 1 och 2).

— Definitionen av hamnsystem har ändrats i enlighet med parlamentets ändring (artikel 4).

— Rådet anser i likhet med parlamentet att det för hamnar med utrymmesbrist eller begränsad kapacitet inte är nödvändigt att införa kravet att ge tillstånd till minst två tjänsteleverantörer för varje lastkategori. Kravet att den behöriga myndigheten skall tillåta så många tjänsteleverantörer som förhållandena medger bör vara tillräckligt (artikel 8).

— Rådet delar parlamentets åsikt att giltighetstiden för ett tillstånd som beviljats en tjänsteleverantör i enlighet med urvalsförfarandet skall vara rimlig med hänsyn till affärsverksamheten. Rådet vill därför förlänga tillståndets giltighetstid till 10 år i sådana fall där inga betydande investeringar är involverade. Likaledes får tillstånden i sådana fall där betydande investeringar i rörliga tillgångar är involverade gälla 15 år, och för större investeringar i fasta anläggningstillgångar (och kostsamma investeringar i rörliga tillgångar) har den maximala giltighetstiden fastställts till 36 år (artikel 12).

— Rådet anser i likhet med parlamentet att det bör finnas möjlighet till att tjänsteleverantörer som valts ut kan krävas på betalning av ersättning till tidigare tjänsteleverantörer (artikel 23).

— Rådet delar parlamentets åsikt att lotstjänster är väsentliga för sjösäkerheten. Rådet anser emellertid inte att det är lämpligt att utesluta lotsning ur direktivets tillämpningsområde. För att ta hänsyn till lotsningens specifika karaktär, särskilt kraven på utbildning och kvalifikationer, har rådet fastställt särskilda bestämmelser för denna tjänst, så att det ges möjlighet att införa särskilt stränga kriterier vad gäller sjösäkerhet och krav på allmänna tjänster, när tillstånden beviljas. Vidare erkänner rådet, i linje med parlamentets ändring, att de behöriga myndigheterna bör kunna erkänna lotsningens obligatoriska karaktär och organisera denna tjänst på det sätt som de av säkerhetsskäl och på grund av krav på allmänna tjänster anser vara lämpligt. Rådet har även infört möjligheten att begränsa egenhanteringen inom denna tjänst till att utfärda intyg om dispens från lotsplikten eller till att bevilja undantag för vissa fartygskategorier från obligatorisk lotsning (skäl 33 och 34 och artikel 14).

— Rådet delar åsikten att ökad konkurrens mellan leverantörer av hamntjänster inte är den enda förutsättningen för att öka konkurrenskraften och effektiviteten inom hamnarna och därigenom bidra till främjandet av närsjöfart och kombinerade transporter. Rådet anser att det är viktigt att man även skapar förutsättningar för rättvis och jämlik konkurrens mellan europeiska hamnar genom insyn i de finansiella förbindelserna och den statliga finansieringen. För att inte i orimlig grad utsträcka tillämpningsområdet för detta direktiv har det emellertid ansetts lämpligare att ta upp dessa frågor i ett annat sammanhang. Rådet har därför antagit ett uttalande, där man uppmanar kommissionen att inom den närmaste framtiden lägga fram relevanta förslag till lagstiftning och andra åtgärder avseende bl.a. konkurrensen mellan hamnar, statlig finansiering av hamnanläggningar, statligt stöd och insynen i den statliga finansieringen.

I den gemensamma ståndpunkten innefattas även vissa ändringar av kommissionens förslag i linje med ovanstående principer (II. Analys av den gemensamma ståndpunkten) som bl.a. avser direktivets tillämpningsområde, giltighetstiden för tillstånd och övergångsbestämmelser.