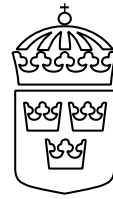


# Regeringens proposition

## 2018/19:39



### Kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning

Prop.  
2018/19:39

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 januari 2019

*Stefan Löfven*

*Tomas Eneroth*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

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 (EU:s hamntjänstförordning) ska tillämpas från och med den 24 mars 2019. Förordningen reglerar bl.a. frågor om rätt till tillträde till en hamn för att utföra hamntjänster och villkoren för detta samt frågor om finansiell insyn i hamnens verksamhet.

Regeringen föreslår en ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning. Lagen innehåller bl.a. bestämmelser om skyldigheter för hamnledningen. En hamnledning som inte har följt vissa av bestämmelserna i hamntjänstförordningen ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör. Hamnledningen ska vidare se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut. Hamnledningar och hamntjänsteleverantörer ska vara skyldiga att lämna den information och de handlingar som är nödvändiga för en prövning av klagomål om huruvida hamntjänstförordningen har följts. Prövningsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för prövningen och för att de som omfattas av prövningen ska fullgöra sina skyldigheter.

Propositionen innehåller också förslag till ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.

Den nya lagen och lagändringarna föreslås träda i kraft den 24 mars 2019.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.....	7
3	Ärendet och dess beredning .....	8
4	Hamnverksamhet i EU och Sverige .....	8
4.1	Hamnverksamheten i EU.....	8
4.2	Hamnverksamheten i Sverige.....	9
5	EU:s hamntjänstförordning .....	10
5.1	Syfte .....	10
5.2	Tillämpningsområde.....	11
5.3	Förhållandet till unionens upphandlingsregler .....	11
5.4	Hamntjänstförordningens aktörer.....	11
5.5	Hamn och vattenväg.....	12
5.6	Tillhandahållande av hamntjänster .....	12
5.6.1	Minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster .....	13
5.6.2	Begränsning av antalet leverantörer .....	14
5.6.3	Allmännyttiga skyldigheter .....	14
5.6.4	Intern operatör .....	14
5.7	Skyldighet att fatta motiverade och överklagbara beslut .....	15
5.8	Skydd av arbetstagarnas rättigheter och utbildning av personal .....	15
5.9	Finansiell insyn och oberoende .....	15
5.9.1	Insyn i de finansiella förbindelserna.....	16
5.9.2	Hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter.....	16
5.10	Samråd och information .....	17
5.11	Klagomål, överklagande och sanktioner .....	17
5.12	Tillämpning och övergångsbestämmelser .....	17
6	Komplettering av hamntjänstförordningen .....	18
6.1	En ny lag ska komplettera hamntjänstförordningen .....	18
6.1.1	Hänvisningar till EU:s hamntjänstförordning .....	24
6.1.2	Skadestånd.....	25
6.1.3	Skyldighet att ta ut hamninfrastrukturavgift.....	31
6.1.4	Prövning av klagomål m.m.....	32
6.1.5	Överklagande av prövningsmyndighetens beslut m.m. ....	38
6.2	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	39
7	Kostnader och andra konsekvenser .....	41

7.1	Konsekvenser för hamnarna och konkurrensen mellan hamnarna .....	41
7.1.1	Allmänt .....	41
7.1.2	Skadestånd .....	42
7.1.3	Medverkan i prövning av klagomål och överklaganden .....	42
7.2	Konsekvenser för det allmänna .....	43
7.2.1	Prövande myndighet .....	43
7.2.2	Sjöfartsverket .....	43
7.2.3	Domstolarna .....	44
7.2.4	Kommunerna .....	44
7.3	Konsekvenser för hamntjänsteleverantörerna .....	45
8	Författningskommentar .....	46
8.1	Förslaget till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamnförordning .....	46
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn .....	48
Bilaga 1	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 .....	50
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	68
Bilaga 3	Remissinstanserna .....	73
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag .....	74
Bilaga 5	Lagrådets yttrande .....	77
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 januari 2019 .....	80

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till 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 (EU:s hamntjänstförordning).

**2 §** Termerna hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninфраstrukturavgift har samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.

#### **Skadestånd**

**3 §** En hamnledning som inte har följt artikel 3.3, 4.2, 4.4 a, 4.5, 4.6, 5, 6.1–6.4, 6.6, 8.1 eller 8.3 i EU:s hamntjänstförordning ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

#### **Hamninфраstrukturavgift**

**4 §** Hamnledningen ska se till att en hamninфраstrukturavgift tas ut.

#### **Klagomål m.m.**

**5 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor enligt artiklarna 16 och 18 i EU:s hamntjänstförordning (prövningsmyndigheten).

**6 §** En hamnledning eller en hamntjänsteleverantör ska på begäran av prövningsmyndigheten lämna den information och de handlingar som behövs för prövningen. Om brådska, materialets omfång eller något annat förhållande föranleder det, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

**7 §** Prövningsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs  
1. för prövningen, och

2. för att de som omfattas av prövningen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU:s hamntjänstförordning eller enligt 4 §.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## **Överklagande till domstol**

**8 §** Prövningsmyndighetens beslut enligt 7 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas. När ett beslut överklagas, är prövningsmyndigheten motpart i domstolen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.

2. För hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade gäller lagen från och med den 1 juli 2025.

3. Lagen gäller inte för tidsbegränsade kontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

Prop. 2018/19:39

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

*dels* att lagen ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 2 §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att *hamn-innehavaren tillhörig* kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamn-innehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2. gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

### *Föreslagen lydelse*

#### *1 §*

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att *en* kaj, brygga eller liknande anordning *som tillhör hamninnehavaren* inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper *en* kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamn-innehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över *en* kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2 gäller endast inom det område där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

#### *2 §*

*Bestämmelserna i 1 § ska inte tillämpas på avgifter som ska tas ut enligt lagen (2019:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.*

---

Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.

### 3 Ärendet och dess beredning

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 trädde (hamntjänstförordningen) i kraft den 23 mars 2017 och ska tillämpas fr.o.m. den 24 mars 2019. Förordningen finns som *bilaga 1*.

Den 1 maj 2017 slöts en överenskommelse mellan Näringsdepartementet och Stockholms universitet om att låta utreda behovet av kompletterande bestämmelser till förordningen. Utredningen redovisades den 30 november 2017 i en promemoria med titeln Vissa farleds- och hamnfrågor. Utredaren samrådde med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Sveriges hamnar. Uppdraget omfattade även andra frågor som rör hamn- och farledsverksamheten och som också redovisades i promemorian. Denna proposition omfattar endast promemorians förslag i de delar som avser kompletteringar till EU:s hamnförordning. Promemorians lagförslag i de delarna finns som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2017/03200/SUBT).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 12 december 2018 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Regeringen har delvis följt Lagrådets synpunkter som behandlas i avsnitt 6.1, 6.1.4, 6.1.5 och författningskommentaren. I förhållande till lagrådsremissen har vissa redaktionella och språkliga ändringar gjorts.

## 4 Hamnverksamhet i EU och Sverige

### 4.1 Hamnverksamheten i EU

De europeiska hamnbolagen har i mycket hög grad offentliga ägare i form av huvudsakligen stat eller kommun. Det finns ett fåtal hamnar som har ett kombinerat ägarskap som inkluderar olika nivåer av offentlig förvaltning på regional eller kommunal nivå. Det är ovanligt med privat ägande. I de fall hamnen har ett delat ägande är det privata inslaget ofta relativt begränsat. Den europeiska hamnsektorn går dock mot en ökad autonomi när det gäller hamnens relation till en offentlig ägare. Det tar sig bland annat uttryck i att en ökande andel av hamnbolagen struktureras som aktiebolag och drivs på affärsmässiga grunder. De flesta av de återstående hamnarna är oberoende offentliga aktörer och egna juridiska personer som dock i varierande grad har kvar ett finansiellt och operationellt beroende-förhållande till den offentliga förvaltningen.

I Norden finns exempel på transnationella hamnbolag som Copenhagen Malmö Port AB som har både svenska och danska ägare. Ett annat



exempel är Kvarken Ports som driver hamnarna i Umeå och Vasa. Bolaget ägs gemensamt av Umeå kommun och Vasa Stad.

De flesta hamnar i Europa lyder under privaträttsliga lagar. Endast en liten andel av hamnarna lyder helt under offentligrättslig lagstiftning. I många länder regleras även hamnarnas verksamhet av en specifik hamnlagstiftning. Exempelvis har Danmark, Finland och Norge en särskild hamnlagstiftning som innebär att hamnarna vanligtvis är befriade från att betala skatt på verksamheten och att vinsten ska behållas inom verksamheten. Inga vinstmedel får alltså föras över till ägaren av en hamn, utan medlen ska i första hand användas till investeringar och i andra hand till serviceförbättringsåtgärder. Hamnförvaltaren får inte heller på grund av främst skattebefrielsen konkurrera med privata aktörer när det gäller vissa hamnrelaterade tjänster. Huvudregeln för de europeiska hamnarna är att de hamntjänster som erbjuds till fartygen såsom lossning och lastning av gods och lagerhållning tillhandahålls av privata företag. Lotsningstjänsten är dock ett undantag, då den tjänsten i nästan alla europeiska länder kontrolleras av ett offentligt organ och innebär att ett fartyg måste använda sig av en lots för att anlöpa eller lämna en hamn.

Förhållandet mellan företaget som står för godshanteringen och den hamnmyndighet som agerar hyresvärd sker normalt genom ett arrende- eller koncessionsavtal. I de flesta länder är det hamnen, oftast i form av en hamnmyndighet, som ansvarar för förvaltning av hamnområdet och tillhörande infrastruktur. När det gäller ägandet av marken är det normala att hamnmyndigheten antingen äger marken själv eller så har hamnmyndigheten ett avtal med markägaren, vanligtvis staten eller en kommun, om att driva hamnverksamhet på platsen. Det kan röra sig om arrendeavtal, koncessionsavtal eller andra landspecifika överenskommelser.

## 4.2 Hamnverksamheten i Sverige

I Sverige finns uppskattningsvis ett hundratal hamnar. Av dessa är ungefär hälften s.k. allmänna hamnar. Enligt lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn får en allmän hamn inrättas, om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Den rättsliga innebörden av att vara allmän hamn är bl.a. att hamninnehavaren får viss rådgighet över området inom hamnen även om hamninnehavaren inte äger hela området. Hamninnehavaren får t.ex. vidta åtgärder i vattnet och ta ut avgifter av fartyg som passerar genom hamnen utan att angöra hamnens anläggningar. Beslut om att inrätta en allmän hamn fattas av Sjöfartsverket, jämför förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

De flesta allmänna hamnar ägs av kommuner. Ungefär hälften av de allmänna hamnarna är helt kommunalt ägda medan resterande även har privata ägarintressen i varierande grad. Det finns också helt privatägda allmänna hamnar. Utöver de allmänna hamnarna finns det ett stort antal industrihamnar som i första hand är knutna till industriföretag.

De hamnar som är helt kommunalt ägda drivs i nästan samtliga fall som självständiga kommunala bolag. Det finns dock några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen. När det gäller ägande av

marken i hamnen finns två huvudmodeller, antingen står hamnbolaget själv som ägare av marken eller så arrenderar hamnbolaget marken av kommunen.

De kommunala hamnarna tillåts, i motsats till förhållandena i t.ex. Danmark, Finland och Norge, att använda avkastningen från hamnverksamheten även till andra kommunala verksamheter. I Sverige har de kommunala hamnbolagen samma rättigheter och skyldigheter som övriga svenska företag. Sverige har ingen särskild reglering om t.ex. ansvaret för och driften av hamnar.

Den klart vanligaste organisationsformen i den svenska hamnsektorn är s.k. integrerade hamnar där hamnbolaget står för såväl hamnledning och hamninfrastruktur som godshantering. Under senare år har tendensen dock varit att godshanteringens privatiseras och att hamnverksamheten organisatoriskt anpassas till den klassiska europeiska hamnmodellen med en offentlig hamnmyndighet och privata hamnoperatörer. Exempel på sådana verksamhetsformer är driften av containerhamnarna i Gävle och Göteborg. Den ledningsfunktion som i dessa hamnar ibland kallas hamnmyndighet motsvarar dock inte den särskilda myndighet som finns i många andra länder där myndigheten har en egen offentligrättslig ställning. Begreppet hamnmyndighet har i Sverige ingen särskild rättslig innebörd, utan denna ledningsfunktion är en del av den kommunala förvaltningen eller det kommunala hamnbolaget.

## 5 EU:s hamntjänstförordning

Någon särskild reglering av hamnverksamheten har inte tidigare funnits inom EU. EU-kommissionen har vid flera tidigare tillfällen lagt fram förslag till direktiv om tillgång till hamntjänstmarknaden (jfr KOM(2001) 35 slutlig, KOM(2002) 101 slutlig och KOM(2004) 654 slutlig). Inget av förslagen ledde till lagstiftning.

Kommissionen lade 2013 fram ytterligare ett förslag till reglering av hamnsektorn, till stora delar baserat på de tidigare förslagen, jfr COM(2013) 295 final. I slutet av 2016 antogs 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 (i denna proposition kallad EU:s hamntjänstförordning, hamntjänstförordningen eller bara förordningen).

Hamntjänstförordningen reglerar i huvudsak två aspekter av hamnverksamheten, dels frågor om rätt till tillträde till hamnen för att utföra hamntjänster och villkoren för detta, dels frågor om finansiell insyn i hamnens verksamhet. Förordningen ska tillämpas från och med den 24 mars 2019.

### 5.1 Syfte

Enligt artikel 1.1 fastställs i förordningen dels en ram för tillhandahållande av hamntjänster, dels gemensamma regler för finansiell insyn och för

hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter. Enligt skäl 4 kommer genom förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för kusthamnar kvaliteten och effektiviteten att förbättras i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna samt bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna.

## 5.2 Tillämpningsområde

Hamntjänstförordningen ska enligt artikel 1.4 tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EG) nr 1315/2013. Medlemsstaterna får enligt artikel 1.6 tillämpa förordningen även på andra kusthamnar. I avsnitt 6.1 redovisas vilka svenska hamnar som förordningen ska tillämpas på.

Enligt artikel 1.2 tillämpas förordningen på följande typer av 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, och
- g) bogsering.

Bestämmelserna i förordningen om tillhandahållande av hamntjänster tillämpas enligt artikel 10.1 inte på lasthanteringstjänster, passagerartjänster eller lotsning. Medlemsstaterna får enligt artikel 10.2 besluta att tillämpa förordningen på lotsning. Av definitionen i artikel 2.2 på lasthantering framgår att medlemsstaterna har möjlighet att fastställa att även s.k. mervärdestjänster ska anses utgöra lasthantering och därmed omfattas av förordningen. Därutöver tillämpas vissa bestämmelser i förordningen om insyn i de finansiella förbindelserna även för muddringstjänster.

## 5.3 Förhållandet till unionens upphandlingsregler

Enligt artikel 1.7 påverkar förordningen inte tillämpningen av EU-direktiven om tilldelning av koncessioner (direktiv 2014/23/EU), eller offentlig upphandling (direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU). Dessa direktiv är i Sverige genomförda huvudsakligen genom lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner, lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna. I avsnitt 6.1 kommenteras förhållandet mellan hamntjänstförordningen och upphandlingsreglerna ytterligare.

## 5.4 Hamntjänstförordningens aktörer

Hamntjänstförordningen reglerar bl.a. tillträdet till hamntjänster. För att klargöra vilka olika aktörer i hamnarna som förordningen reglerar finns definitioner på dessa aktörer i förordningen.

Med hamntjänstekontrakt avses 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 (artikel 2.12).

Med hamntjänsteleverantör avses varje fysisk eller juridisk person som mot ersättning tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster (artikel 2.13).

Med hamnledning avses 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 (artikel 2.5).

Med behörig myndighet avses 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 (artikel 2.3).

I avsnitt 6.1 analyseras vissa av dessa begrepps tillämpning på svenska förhållanden.

## 5.5 Hamn och vattenväg

Förordningen tillämpas på tillhandahållande av nämnda hamntjänster inom ett hamnområde eller på en vattenväg till en hamn. Förordningen innehåller därför även definitioner av begreppen kushamn och vattenväg.

Med kushamn avses ett 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 (artikel 2.16).

Med vattenväg avses sjöväg till hamnen från öppet hav, t.ex. hamninlopp, farleder kanaler och fjordar, förutsatt att denna vattenväg omfattas av hamnledningens behörighet (artikel 2.18).

## 5.6 Tillhandahållande av hamntjänster

Utgångspunkten enligt hamntjänstförordningen kan sägas vara att möjligheten att erbjuda hamntjänster ska vara fri och tillgänglig för alla. I skäl 11 sägs t.ex. att i enlighet med de allmänna principer som fastställs i fördragen bör hamntjänsteleverantörer ha frihet att tillhandahålla sina tjänster i de kushamnar som omfattas av denna förordning. Enligt samma

skäl bör det dock vara möjligt att fastställa vissa villkor för utövandet av denna frihet. I artikel 3 anges därför att tillträde till marknaden för tillhandahållande av hamntjänster i kusthamnar får göras föremål för

- a) minimikrav för tillhandahållande av leverantörer,
- b) begränsning av antalet leverantörer,
- c) allmännyttiga skyldigheter,
- d) inskränkningar med avseende på interna operatörer.

Villkoren för tillträde till hamnens lokaler, anläggningar och utrustning ska enligt samma artikel vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande. I de efterföljande artiklarna konkretiseras närmare punkterna a–d.

### 5.6.1 Minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster

I artikel 4 anges närmare vilka minimikrav som hamnledningen eller den behöriga myndigheten får kräva att hamntjänsteleverantörerna och deras underleverantörer uppfyller för att utföra de aktuella hamntjänsterna. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten får dock inte ställa vilka minimikrav som helst. Minimikraven får enligt artikel 4.2 endast gälla

- a) yrkeskvalifikationer hos hamntjänsteleverantörerna,
- b) hamntjänsteleverantörens ekonomiska förmåga,
- c) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna,
- 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, unions specifika och internationella miljökrav,
- g) efterlevnaden av social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den berörda hamnen, 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.

Av punkt 3 i samma artikel framgår att en medlemsstat har en möjlighet att införa flaggkrav för fartyg som huvudsakligen används för bogsering eller förtöjning i hamnar på dess territorium om medlemsstaten anser ett flaggkrav nödvändigt i syfte att säkerställa fullständig efterlevnad av de nämnda social- och arbetsrättsliga skyldigheterna i punkt g.

Vidare gäller att minimikraven ska vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, proportionella och relevanta för den kategori och typ av hamntjänster som berörs. Kraven ska naturligtvis också uppfyllas till dess att rätten att tillhandahålla en hamntjänst upphör, jfr artikel 4.4 b.

Om minimikraven omfattar särskild kännedom om lokala förhållanden (t.ex. kännedom om farledsdjup och strömförhållanden för det fall lotsning omfattas), ska hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt säkerställa att det finns tillfredsställande tillgång till information. Den hamnledning eller myndighet som

vill tillämpa minimikrav ska offentliggöra dessa antingen senast den 24 mars 2019 eller minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga.

### **5.6.2 Begränsning av antalet leverantörer**

Enligt artikel 6 får hamnledningen eller den behöriga myndigheten begränsa antalet leverantörer av en viss hamntjänst av ett eller flera av följande skäl:

a) brist på 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, 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 enligt artikel 35 i direktivet om upphandling inom försörjningssektorerna fastställts att en hamnsektor eller hamnundersektor med sina hamntjänster inom en medlemsstat utför verksamhet som är direkt konkurrensutsatt i enlighet med artikel 34 i det direktivet.

Om hamnledningen eller den behöriga 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. Förfarandet ska ge intresserade parter minst 30 dagar på sig att utvärdera och utarbeta ansökningar.

### **5.6.3 Allmännyttiga skyldigheter**

Enligt artikel 7 får medlemsstaterna 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 t.ex. att hamntjänsten blir tillgänglig på lika villkor för samtliga hamnanvändare året om, att tjänsten blir tillgänglig till ett överkomligt pris för vissa kategorier av användare eller att lämpliga transporttjänster tillhandahålls för allmänheten.

### **5.6.4 Intern operatör**

Enligt artikel 8 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 aktuella minimikrav på utövandet av tjänsten tillämpas i lika grad på alla leverantörer som tillhandahåller den aktuella hamntjänsten. I sådana fall ska hamntjänsteleverantören anses vara en intern operatör.

## 5.7 Skyldighet att fatta motiverade och överklagbara beslut

För att säkerställa att hamntjänstförordningen tillämpas korrekt gäller enligt artikel 5 att hamnledningen eller den behöriga myndigheten senast inom fyra månader från det att ansökan och nödvändiga handlingar har inkommit, ska bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt minimikraven. En förvägran, begränsning eller uppsägning av rätten att tillhandahålla hamntjänster ska motiveras. Eventuella förslag om att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer enligt artikel 6 ska offentliggöras av hamnledningen eller den behöriga myndigheten tillsammans med en motivering för detta minst tre månader innan ett beslut att göra en begränsning fattas. Hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska offentliggöra det antagna beslutet att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.

Av artikel 18 framgår att besluten ska kunna överklagas. Instansen för överklagande ska vara oberoende av de inblandade parterna och får vara en domstol.

## 5.8 Skydd av arbetstagarnas rättigheter och utbildning av personal

Enligt artikel 9 ska förordningen inte påverka tillämpningen av socialskydds- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vidare anges att hamnledningen eller den behöriga myndigheten ska begära att den hamntjänsteleverantör som har utsetts tillförsäkrar personalen arbetsvillkor i enlighet med tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter och följer socialskyddsnormer som har fastställts i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

Enligt artikel 14 ska hamntjänsteleverantörer säkerställa att arbetstagare erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete. Utbildningskraven ska uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

## 5.9 Finansiell insyn och oberoende

I kapitel III i förordningen finns bestämmelser om insyn i hamnarnas finansiella förbindelser, hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter.

## **5.9.1 Insyn i de finansiella förbindelserna**

Enligt artikel 11 ska de finansiella förbindelserna mellan myndigheterna och en hamnledning eller annan enhet som tillhandahåller hamntjänster för dess räkning och som erhåller offentliga medel på ett öppet sätt kunna avläsas i räkenskapssystemet för att tydligt visa vilka offentliga medel som myndigheterna ställer till hamnens förfogande, antingen direkt eller genom offentliga företags eller offentliga finansinstituts förmedling, och för att visa vilket användningsområde som medlen har anvisats för. Medel för offentligt finansierade hamntjänster eller muddringstjänster ska redovisas skilt från hamnens övriga verksamhet. Uppgifterna ska sparas av hamnledningen i minst fem år.

## **5.9.2 Hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter**

Artiklarna 12 och 13 innehåller bestämmelser om hur hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter ska sättas. Med hamnavgift avses en avgift som tas ut till förmån för hamntjänsteleverantören och som betalas av den som utnyttjar den berörda tjänsten. Med hamninfrastrukturavgift avses en avgift som tas ut direkt eller indirekt till förmån för hamnledningen eller den behöriga myndigheten för utnyttjande av infrastruktur, anläggningar och tjänster, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last, men exklusive arrendeavgifter och avgifter med motsvarande verkan.

Avgifter för vissa tjänster (dvs. hamnavgifter), däribland tjänster som tillhandahålls av en intern operatör inom ramen för en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och avgifter för lotstjänster som inte är konkurrensutsatta ska enligt artikel 12 fastställas på ett öppet, objektiva och icke-diskriminerande sätt och stå i proportion till kostnaden för tjänsten.

Enligt artikel 13 ska medlemsstaterna se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut. Avgiften ska fastställas i enlighet med hamnens egna affärsstrategi och investeringsplaner, vara förenlig med konkurrensreglerna och i förekommande fall fastställas inom ramen för den berörda medlemsstatens allmänna hamnpolitik. Avgifterna får variera i enlighet med hamnens egna ekonomiska strategi och policy. Kriterierna för dessa variationer ska vara öppna, objektiva och icke-diskriminerande samt förenliga med konkurrensrätten, inbegripet reglerna för statligt stöd. Avgifterna får beakta externa kostnader och får variera beroende på kommersiell praxis. Hamnanvändarna ska underrättas om avgifternas art och nivå och om ändringar i dessa. Skillnader i avgifterna som är resultat av individuella förhandlingar är tillåtna och behöver inte redovisas.

Vid klagomål på hamnavgiften eller hamninfrastrukturavgiften ska hamntjänsteleverantören respektive hamnledningen förse den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten med alla relevanta uppgifter om beräkningsgrunden för att fastställa strukturen och nivån på avgifterna.

Betalning av hamnavgiften får integreras med betalning av hamninfrastrukturavgiften. I sådant fall ska de respektive avgiftsbeloppen lätt kunna utläsas av användaren.



Enligt artikel 15 ska hamnledningen samråda med hamnanvändarna om sin avgiftspolitik. Samråd ska även ske med hamnanvändarna och övriga berörda parter om andra väsentliga frågor, t.ex. samordningen av hamntjänsterna inom hamnen, miljöfrågor och fysisk planering.

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

## 5.11 Klagomål, överklagande och sanktioner

Enligt artikel 16 ska varje medlemsstat säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår i samband med tillämpningen av förordningen. Hanteringen av klagomålen ska ske på ett sätt som utesluter intressekonflikter och som är funktionellt oberoende av varje hamnledningsorgan eller hamntjänsteleverantör. Hanteringen ska vara opartisk och öppen.

Enligt artikel 18 har varje part med ett legitimt intresse rätt att överklaga de beslut eller enskilda åtgärder som fattats eller vidtagits enligt förordningen av hamnledningen, den behöriga myndigheten eller någon annan berörd nationell myndighet.

Enligt artikel 19 ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

## 5.12 Tillämpning och övergångsbestämmelser

Enligt artikel 21 ska förordningen inte tillämpas för hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som är tidsbegränsade. Hamntjänstekontrakt som har ingåtts före samma datum men som inte är tidsbegränsade ska ändras för att överensstämma med denna förordning senast den 1 juli 2025.

Enligt artikel 22 ska förordningen tillämpas från och med den 24 mars 2019.

## 6 Komplettering av hamntjänstförordningen

EU-förordningar är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater (jfr artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). En EU-förordning får inte införlivas i eller transformeras till nationell rätt. Medlemsstaterna får således inte utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen och regeringen kan inte heller skriva egna förarbeten eller andra typer av förtydliganden om hur en EU-förordning ska tillämpas eller hur begrepp i förordningen ska förstås. Dessa frågor kan endast tillämpande myndigheter och i förekommande fall domstolar ta ställning till. Nationella bestämmelser får inte heller införas för att komplettera en EU-förordning inom förordningens tillämpningsområde. Endast om förordningen uttryckligen lämnar till medlemsstaterna att t.ex. utvidga förordningens tillämpningsområde eller på annat sätt reglera förhållanden i förordningen har medlemsstaterna en möjlighet att införa bestämmelser och kan då klargöra dessa reglers innebörd och tillämpning.

En EU-förordning hindrar dock inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär, bl.a. för att bestämmelserna i förordningen ska kunna tillämpas. Exempelvis kan det behöva pekas ut vilka nationella myndigheter som ska ansvara för att fatta beslut enligt förordningens bestämmelser. Det kan också behöva införas bestämmelser om överklagande eller andra processuella bestämmelser. Sådana verkställande bestämmelser får dock inte ges en lydelse eller innebörd som avviker från EU-förordningens.

### 6.1 En ny lag ska komplettera hamntjänstförordningen

**Regeringens förslag:** En ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning ska införas.

Termerna hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninfrastrukturavgift ska ha samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.

**Promemorians förslag** överensstämmer i sak med regeringens förslag, men rubriken på lagen är något annorlunda. Promemorian innehåller inte någon bestämmelse om att vissa termer i lagen ska ha samma betydelse som i hamntjänstförordningen.

**Remissinstanserna** har inga åsikter om förslaget att hamntjänstförordningen ska kompletteras med en ny lag.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län, Föreningen Svensk sjöfart, Sveriges hamnar, Gävle Hamn AB, Göteborgs hamn AB, Hallands hamnar AB, Karlshamns hamn AB, Luleå hamn AB, Stockholms hamn AB, Trelleborgs Hamn AB, Halmstads kommun, Karlshamns kommun och Varbergs kommun* anser att hamntjänstförordningen ska tillämpas på samtliga all-

männa hamnar i Sverige. *Stockholms kommun* anser att hamntjänstförordningen ska tillämpas på alla kusthamnar i Sverige. *Trelleborgs kommun* anser att hamntjänstförordningen ska tillämpas på alla svenska hamnar med gods- och passagerartrafik. *Konkurrensverket* ställer sig tveksamt till att inte tillämpa förordningen på samtliga svenska allmänna hamnar. *Göteborgs tingsrätt*, *Sjöfartsverket*, *Trafikverket*, *Sveriges kommuner och landsting*, *Vänerhamn AB*, *Åhus Hamn & Stuveri AB*, *Gullspångs kommun* och *Skellefteå kommun* stöder promemorians förslag att hamntjänstförordningen ska gälla endast för de hamnar som följer av förordningen. *Sjöfartsverket* anser att de hamnar som förordningen ska tillämpas på är felprioriterade.

*Trafikverket* anser att det är viktigt att tydliggöra hur tillhandahållandet av el i hamnarna ska hanteras i hamntjänstförordningen. Föreningen *Svensk sjöfart* undrar om endast bunkring vid kaj omfattas. *Sjöfartsverket* anser att den föreslagna lagen, alternativt en kommande förordning, bör innehålla en entydig definition av vad som ska anses som hamnområde. Även *Trafikverket* efterfrågar förtydliganden av förordningens definition av hamnområde och anser vidare att andra grunder för gränsdragningen av hamnområdena än de föreslagna hamnskyddsplanerna bör övervägas. *Sveriges hamnar*, *Gävle hamn AB*, *Hallands hamnar AB*, *Luleå hamn AB*, *Trelleborgs hamn AB*, *Gullspångs kommun* och *Varbergs kommun* efterlyser förtydligande av begreppet hamnledning, bl.a. vid utarrendering och koncessionsavtal. *Norrköpings kommun* och *Norrköpings hamn AB* efterlyser generellt en definition av begreppet hamnmyndighet. Även *Stockholms hamn AB* tar upp frågor om begreppet hamnledning. *Oxelösunds hamn AB* anser att hamntjänster i förhållande till utövare och dess ansvar bör förtydligas. *Upphandlingsmyndigheten* och *Konkurrensverket* efterfrågar ett förtydligande av hamntjänstförordningens förhållande till upphandlingsregelverket.

## Skälen för regeringens förslag

### *En ny lag*

I promemorian föreslås att de kompletterande bestämmelser som bedöms behöva införas till följd av hamntjänstförordningen ska införas i en ny lag. Remissinstanserna har inte haft några synpunkter på detta.

De frågor som regleras i hamntjänstförordningen är i dag i princip oreglerade i svensk rätt. Svensk rätt innehåller dock liknande allmänna bestämmelser som i princip är tillämpliga även på hamnverksamhet och som innebär att hamnverksamhet i Sverige ska utövas på ett sätt som i många hänseenden motsvarar hamntjänstförordningens krav. Hamntjänstförordningen innehåller dock bestämmelser om bl.a. rätt att framföra klagomål på hur förordningen tillämpas i hamnarna, om överklagande och om krav att införa sanktioner vid överträdelse av hamntjänstförordningen. Detta kräver att kompletterande bestämmelser införs i lag. Någon befintlig lagstiftning där sådana bestämmelser lämpligen skulle kunna föras in finns inte. Det bör därför i enlighet med promemorians förslag införas en ny lag som ska innehålla de nödvändiga kompletterande bestämmelserna till hamntjänstförordningen. Promemorians förslag på lagens rubrik bör dock justeras något för att bättre motsvara lagens innehåll.

Enligt artikel 1.4 tillämpas hamntjänstförordningen på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013<sup>1</sup>. De svenska hamnar som därmed omfattas är Gävle, Göteborg, Grisslehamn, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Karlskrona, Köping, Luleå, Malmö, Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stenungsund, Stockholm (inkl. Nynäshamn), Strömstad, Sundsvall, Trelleborg, Umeå, Varberg, Västerås, Visby och Ystad. Motiveringen till detta sätt att bestämma tillämpningsområdet framgår av skäl 7 i hamntjänstförordningen. I det skälet anges att den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet och att förordningen bör gälla de kusthamnar som var för sig hanterar över 0,1 procent av EU:s totala frakt- eller passagerarvolymer för att uppnå målet med [hamntjänst]förordningen på ett proportionellt sätt utan att det leder till onödiga bördor för andra hamnar.

Enligt artikel 1.6 i förordningen får medlemsstaterna tillämpa förordningen på andra kusthamnar. I promemorian analyseras frågan om en utökning av tillämpningsområdet, men slutligen bedöms att Sverige inte bör tillämpa hamntjänstförordningen på ytterligare hamnar. Många remissinstanser har synpunkter på huruvida Sverige ska utöka tillämpningsområdet för förordningen till fler hamnar. Oenigheten i frågan är dock stor bland remissinstanserna. Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian och konstaterar att det inte finns tillräckliga skäl att avvika från det tillämpningsområde som gäller enligt EU-förordningen.

#### *Önskemål om förtydliganden av hamntjänstförordningen kan inte tillgodose*

Flera remissinstanser har efterfrågat att innebörden av vissa begrepp i hamntjänstförordningen ska förtydligas i lagen eller på annat sätt av regeringen. Som inledningsvis har nämnts i detta avsnitt finns dock inte någon möjlighet för regeringen att i författning eller på annat sätt ange hur begrepp i förordningen ska tolkas eller vad begreppen ska anses omfatta. Eftersom lagens syfte är att komplettera hamntjänstförordningen får termer och begrepp i lagen inte ges någon annan innebörd än den som gäller enligt hamntjänstförordningen. I lagrådsremissen föreslogs därför att det i lagen ska anges att termer och uttryck i lagen ska ha samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning. Lagrådet har uppgett att en sådan bestämmelse i princip kan avvaras men att det av tydlighetsskäl kan finnas anledning att i lagen ange att åtminstone begrepp som inte är självförklarande förklaras i hamntjänstförordningen. Enligt Lagrådet skulle begreppen hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninfrastrukturavgift kunna vara sådana begrepp som kan anges i en sådan upplysande bestämmelse. Regeringen delar Lagrådets uppfattning och föreslår att det i

<sup>1</sup> 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.

lagen anges att termerna hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninfrastrukturavgift ska ha samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.

Några av de begrepp som remissinstanserna har ställt frågor om motiverar en kortare redovisning.

### Hamntjänster

När det gäller *Trafikverkets* önskemål om förtydligande av i vilken omfattning tillhandahållande av el i hamn utgör bunkring kan det upplysas om att med bunkring avses enligt artikel 2.1 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. El är otvivelaktigt en energikälla som kan användas för såväl framdrivning av fartyg som annan energiförsörjning. Definitionen medger uttryckligen att försörjningen kan avse tid när fartyget ligger vid kaj. Några ytterligare krav ställs inte i artikeln för att ett tillhandahållande ska anses vara bunkring enligt förordningen.

Vad gäller *Föreningen Svensk sjöfarts* fråga om endast bunkring vid kaj omfattas konstaterar regeringen att artikel 2.1 inte nämner något om var bunkringen ska ske för att omfattas. Dock bör det upplysas om att artikel 1.2 innebär att endast tjänster inom ett hamnområde eller på en vattenväg till en hamn omfattas. Definitionerna av begreppen kusthamn och vattenväg i artiklarna 2.16 och 2.18 är därför av betydelse för att avgöra om t.ex. en bunkringstjänst omfattas.

Vilka typer av hamntjänster som omfattas, definitioner av dessa och vad som avses med en hamntjänsteleverantör och ett hamntjänstekontrakt anges också i hamntjänstförordningen. Någon möjlighet att efterkomma *Oxelösunds hamns* önskan om förtydligande av ansvarsförhållandena för utövare av hamntjänster finns därför inte.

### Hamnområde

Artikel 2.16 i hamntjänstförordningen anger vad som avses med begreppet kusthamn. Någon möjlighet för regeringen att ytterligare definiera hamnområdet finns inte. *Sjöfartsverkets* önskemål om en sådan definition kan således inte uppfyllas. För att hamntjänstförordningen ska kunna tillämpas kan hamnarnas gränser dock behöva anges rent konkret genom geografiska angivelser. Ett bestämmande av en hamns faktiska gräns, helt eller delvis, kan t.ex. behöva göras av en myndighet i samband med att myndigheten prövar ett klagomål eller ett överklagande (se avsnitt 6.1.4) för att möjliggöra en prövning i det enskilda ärendet. Gränserna skulle också kunna anges i verkställighetsföreskrifter.

Det finns inte någon för alla sammanhang gällande gränsdragning i fråga om de svenska hamnarna. Däremot sätts mer eller mindre konkreta gränser för hamnarna, eller delar av hamnarna, med stöd av olika regelverk, t.ex. lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, lagen (2006:1209) om hamnskydd och plan- och bygglagen (2010:900). Gränsdragningen är ofta olika i de skilda regelverken eftersom syftet med regelverken skiljer sig åt. Enligt vissa av

dessa regelverk sätts endast en gräns i hamnens vattenområde, i andra fall endast på land. Svårigheterna att hitta en definition av begreppet hamnområde som kan användas i flera sammanhang framgår med tydlighet redan i betänkandet Förslag till hamnlag (SOU 1974:24 s. 22–25).

När hamnarnas gränser bestäms enligt hamntjänstförordningen finns det inget som hindrar att den gränsdragning av hamn- och hamnanläggningsområden som sker med stöd av t.ex. av något av de ovan nämnda regelverken beaktas. Oavsett om ett befintligt regelverk används som utgångspunkt eller om en ny gränsdragning görs måste de konkreta gränserna för hamnarna naturligtvis stämma överens med den definition som finns i hamntjänstförordningen.

#### Behörig myndighet, hamnledning och hamnmyndighet

Något behov att definiera begreppet hamnmyndighet finns enligt regeringen inte eftersom hamntjänstförordningen inte ger några uppgifter till ett sådant subjekt.

I artikel 2.3 och 2.5 anges vad som avses med begreppen behörig myndighet och hamnledning. Definitionerna är mycket lika. Anledningen är att hamnarna i EU:s medlemsländer är mycket olika organiserade. Ägarförhållandena kan variera från statsägda hamnar till helt privata hamnar, med ett mycket stort antal varianter i ägarskap däremellan. Hamntjänstförordningen erkänner alla dessa olika typer av hamnar, jfr t.ex. skäl 9, 10 och 24. Det har därför varit nödvändigt att i hamntjänstförordningen hitta mycket breda definitioner för de subjekt som har skyldigheter enligt förordningen. Många av bestämmelserna i förordningen pekar dessutom ut såväl hamnledningen som den behöriga myndigheten som alternativt ansvariga subjekt av den anledningen att ansvaret för den aktuella frågan i vissa länder kan vara placerad på myndighetsnivå och i andra länder hos en offentlig eller privat hamnledning. Det kan inte ens uteslutas att det förekommer olika ansvarsuppdelning mellan hamnledning och behörig myndighet inom samma land. Mot bakgrund av att förordningen inte kräver att de nationella organisationsmodellerna ändras till följd av förordningen, behöver det inte heller finnas både en hamnmyndighet och en hamnledning för en hamn. Hamntjänstförordningen kräver dock oftast att något av dessa subjekt uppfyller de aktuella kraven eller uppgifterna.

För svensk del får begreppen hamnledning och behörig myndighet i avgörande avseenden olika betydelse. Det torde knappast vara möjligt att i Sverige hitta en behörig myndighet, däremot bör det i alla svenska hamnar alltid kunna identifieras en hamnledning enligt definitionen i artikel 2.5, även om det i vissa hamnar kan vara svårt att direkt identifiera detta subjekt. I många hamnar finns flera olika verksamheter med egen ägare eller ledning. Det bör emellertid alltid finnas något subjekt som i hamnen har någon eller några av de överordnade funktioner som nämns i definitionen. I de många kommunalt ägda hamnarna i Sverige torde det enligt promemorian normalt vara det kommunala hamnbolaget som utgör hamnledning. Det behöver dock inte alltid vara fallet utan detta kräver en analys av varje enskild hamns organisation och ägarförhållanden. För det fall de berörda hamnarna inte gör en sådan analys och en hamnledning inte utkristalliseras i praktiken, kan den myndighet som prövar klagomål (se

avsnitt 6.1.4) eller den domstol som ska ta ställning till ett ersättningsanspråk (se avsnitt 6.1.2) som ett led i prövningen behöva ta ställning till vilket subjekt som utgör hamnledning.

Flera remissinstanser har särskilt efterfrågat förtydligande av vilket subjekt som utgör hamnledning vid utarrendering eller koncessionsavtal. Regeringen kan dock inte heller när det gäller hamnar där verksamheten mer eller mindre omfattas av t.ex. koncessions- eller arrendeavtal avgöra vilket subjekt som i ett konkret fall utgör hamnledning enligt hamntjänstförordningen. Regeringen konstaterar att hamntjänstförordningen ålägger skyldigheter för en hamnledning i samtliga de hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen. I enlighet med det ovan sagda måste i varje hamn de organisatoriska och avtalsrättsliga förhållandena granskas särskilt för att avgöra vilket subjekt som uppfyller kraven i förordningen på att utgöra hamnledning. Definitionen i artikel 2.5 synes faktiskt inte heller utesluta att det kan finnas flera organ som uppfyller kraven för att utgöra hamnledning eller t.o.m. att det i en hamn kan finnas flera hamnledningar. Inte heller synes bestämmelsen hindra att flera hamnar kan ha samma hamnledning, vilket skulle kunna vara fallet t.ex. om ett bolag äger fler än en hamn. Huruvida detta är möjligt eller lämpligt är dock en fråga som rättstillämpningen slutligt måste avgöra.

#### *Förhållandet till bestämmelserna om upphandling*

*Upphandlingsmyndigheten* och *Konkurrensverket* har efterfrågat ett förtydligande av hur hamntjänstförordningen förhåller sig till upphandlingsregelverket. Konkurrensverket har särskilt pekat på förhållandet mellan hamntjänstförordningen och de upphandlingsregler som inte är styrda av EU-direktiv och har också uppgett att förhållandet sannolikt behöver författningsregleras.

Artikel 1.7 i hamntjänstförordningen anger att förordningen inte påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU och 2014/25/EU, dvs. direktiven om tilldelning av koncessioner, om offentlig upphandling och om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Dessa direktiv är i Sverige genomförda huvudsakligen genom lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner, lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

Några bindande förtydliganden av förhållandet mellan hamntjänstförordningen och bestämmelserna om upphandling kan inte ges av regeringen. Av artikel 1.7 torde dock följa att i en situation som omfattas av såväl hamntjänstförordningen som det direktivstyrda regelverket om upphandling, har bestämmelserna om upphandling företräde om de och hamntjänstförordningen inte kan tillämpas samtidigt.

Om det är fråga om en situation som omfattas av de nationella reglerna om upphandling, dvs. de bestämmelser som inte är styrda av EU-rätten, bör hamntjänstförordningen i egenskap av direkt tillämplig ha företräde om inte både regelverket om upphandling och hamntjänstförordningen kan tillämpas samtidigt.

Vad denna principiella utgångspunkt får för betydelse i olika organisationsmodeller, avtalsförhållanden eller i en konkret hamn kan regeringen

inte avgöra utan är en fråga för rättstillämpningen att ta ställning till i det enskilda fallet.

Upphandlingsmyndigheten har vidare särskilt efterfrågat ett förtydligande av förhållandet mellan de föreslagna reglerna om skadestånd och upphandlingsregelverkets bestämmelser. Detta behandlas i avsnitt 6.1.2.

### 6.1.1 Hänvisningar till EU:s hamntjänstförordning

**Regeringens förslag:** Hänvisningar till EU:s hamntjänstförordning i de bestämmelser som föreslås ska vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Hänvisningar till EU-rättsakter kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I avsnitt 6.1.2 förlås att en hamnledning ska ersätta den skada som uppstår om hamnledningen inte följer vissa angivna artiklar i EU:s hamntjänstförordning. Förslaget är avsett att bl.a. uppfylla hamntjänstförordningens krav på sanktioner vid överträdelser av förordningen. Om hänvisningen till förordningen vore statisk skulle det, vid en ändring av förordningen, kunna uppstå oklarheter vad som omfattas av skadeståndsskyldigheten och riskera att överträdelser inte leder till ersättning. I avsnitt 6.1.4 föreslås att den myndighet som ska pröva bl.a. klagomål rörande förordningens tillämpning ska få besluta de förelägganden som behövs för prövningen och för att de som omfattas av prövningen fullgör sina skyldigheter enligt hamntjänstförordningen. Myndighetens befogenheter i detta avseende bör vara desamma oavsett innehållet i förordningen. En statisk hänvisning skulle kunna riskera att myndigheten inte kan ingripa vid vissa överträdelser. Dessa hänvisningar bör därför vara dynamiska. Det gäller också den bestämmelse med ett begränsat materiellt innehåll som hänvisar till hamntjänstförordningen (se 2 § i den föreslagna lagen om kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning). Det är också den lagstiftningsteknik som har använts i senare tids lagstiftningsärenden (se t.ex. prop. 2018/19:4 s. 40 f. och prop. 2018/19:7 s. 17 f.).



**Regeringens förslag:** En hamnledning som inte uppfyller kraven i EU:s hamntjänstförordning när det gäller

- rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor för leverantörers tillträde till hamnens lokaler, anläggningar och utrustning,
- ställande, redovisning och offentliggörande av minimikrav för att leverantörer ska få utföra tjänster i hamnen,
- behandling av leverantörer på ett öppet, objektiva, icke-diskriminerande och proportionellt sätt,
- motivering av åtgärder,
- villkor för begränsning av antalet leverantörer,
- villkor för hamnledningen att själv tillhandahålla en hamntjänst, ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås särskilda bestämmelser om preskription av skadeståndstalan. I promemorian föreslås även en forumregel.

**Remissinstanserna:** *Upphandlingsmyndigheten* efterfrågar förtydliganden om hur de föreslagna skadestandsreglerna förhåller sig till skadestandsreglerna enligt upphandlingsregelverket. Upphandlingsmyndigheten saknar vidare en analys av vilka för- och nackdelar det innebär att införa sanktioner som efterliknar upphandlingsregelverkets sanktioner. Upphandlingsmyndigheten undrar slutligen om andra sanktioner har övervägts och i så fall en analys av varför dessa inte har ansetts lämpliga att införa i stället för skadestånd. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

Utgångspunkten för EU:s hamntjänstförordning är att i enlighet med de allmänna principer som fastställs i fördragen bör hamntjänsteleverantörer ha frihet att tillhandahålla sina tjänster i de hamnar som omfattas av förordningen (jfr skäl 11 i förordningen). Hamntjänstförordningen har därför som syfte att bl.a. förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och öka insynen i hamnarnas finansiering och avgiftssättning (jfr skäl 3 och 4). Hamntjänstförordningen tillåter dock att en hamnledning fastställer villkor för utövandet av denna frihet. Det är också tillåtet att under vissa förhållanden inskränka antalet hamntjänsteleverantörer i en hamn. Sådana villkor eller begränsningar måste uppfylla krav i förordningen på t.ex. icke-diskriminering av intresserade leverantörer och även i övrigt vara skäliga och rättvisa. Detta ska bidra till att uppfylla det övergripande målet att utveckla hamnarna i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav, bidra till den europeiska industrins långsiktiga konkurrenskraft och skapa sysselsättning i unionens alla kustregioner (skäl 1 och 2).

Det är angeläget att hamntjänstförordningens ändamål uppnås. En förbättrad tillgång för leverantörerna till hamntjänstmarknaden ökar konkurrensen i och mellan hamnarna, vilket i sin tur bör öka effektiviteten i hela transportsystemet och också kan bidra till regeringens mål att öka

andelen sjöburna transporter. Frågan är vilka konkreta verktyg EU-förordningen innehåller eller ger medlemsstaterna möjlighet att införa för att säkerställa en effektiv efterlevnad av förordningen.

EU-förordningens bestämmelser om rätt att framföra klagomål på tillämpningen av förordningen i artikel 16 och rätten att överklaga t.ex. hamnledningens beslut och åtgärder i artikel 18 utgör viktiga delar i kontrollen av förordningens tillämpning. I avsnitt 6.1.4 föreslår regeringen att den myndighet som ska göra prövningen ska ha rätt att besluta de förelägganden som behövs för att skyldigheterna enligt hamntjänstförordningen uppfylls. Prövningen och möjligheten att besluta förelägganden torde dock inte alltid vara tillräckliga för att säkerställa att förordningen följs. Även om det står klart att en hamnledning har tillämpat hamntjänstförordningen fel kan det i vissa fall vara omöjligt eller åtminstone mycket olämpligt att återställa situationen så att en korrekt tillämpning kan ske. Det bör därför finnas någon annan sanktion utöver prövningen enligt artiklarna 16 och 18 för överträdelser av åtminstone de mer grundläggande skyldigheterna i hamntjänstförordningen för att förhindra att överträdelser sker. Av artikel 19 framgår också att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner som är tillämpliga på överträdelser av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*En hamnledning bör ersätta skador som uppkommit för en leverantör vid överträdelser av hamntjänstförordningen*

Mot bakgrund av att hamntjänstförordningen syftar till att underlätta för hamntjänsteleverantörer att utöva sina tjänster i hamnarna och att utövandet ska kunna ske på rättvisa, icke-diskriminerande villkor, innehåller förordningen i huvudsak bestämmelser med skyldigheter för de subjekt som ansvarar för samordning och drift av hamnarna, dvs. hamnledningar eller myndigheter, beroende på vilken ägandestruktur hamnarna har. Hamntjänstförordningen innehåller ett förhållandevis litet antal bestämmelser med skyldigheter för hamntjänsteleverantörerna och medlemsstaterna. Hamntjänstförordningen kan således i första hand sägas utgöra en skyddslagstiftning till förmån för hamntjänsteleverantörerna. En sanktion bör således ta sikte på att tillgodose hamntjänsteleverantörernas rättigheter för det fall hamnledningar inte uppfyller sina skyldigheter enligt förordningen.

Även om de flesta av de svenska hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen på något sätt ägs eller drivs av en kommun, är förhållandet mellan en hamn och dess leverantörer av hamntjänster i huvudsak rent privaträttsligt. I ett sådant fall bör en lämplig sanktion vara en ersättningskyldighet för en hamnledning gentemot den leverantör som har skadats ekonomiskt till följd av hamnledningens överträdelse av bestämmelserna. En jämförelse kan göras med möjligheten för leverantörer att i upphandlingsförhållanden få ersättning för skador som uppstår till följd av att upphandlande enheter inte följer upphandlingsregelverket, en jämförelse som också görs i promemorian. Risker att få betala skadestånd vid felaktiga beteenden, särskilt om skadestånd kan utdömas redan på strikta grunder oavsett uppsåt eller oaktsamhet, kan i många fall vara ett

effektivare rättsmedel för att avhålla från felaktiga beteenden jämfört med t.ex. straffrättsliga eller administrativa sanktioner. Regeringen anser därför i likhet med förslaget i promemorian att en hamnledning som inte har följt bestämmelserna i hamntjänstförordningen ska ersätta den skada som uppkommit för en hamntjänsteleverantör till följd av överträdelsen. Ingen remissinstans har invänt mot förslaget i promemorian.

Hamntjänstförordningens bestämmelser omfattar skyldigheter för hamnledningarna både innan en leverantör har utsetts och efter att ett sådant utpekande har skett och avtal har ingåtts. Skyldigheter för hamnledningarna finns således i både inom- och utomkontraktuella förhållanden. Med leverantör avses också enligt artikel 2.13 i hamntjänstförordningen varje fysisk eller juridisk person som mot ersättning tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster. En rätt till skadestånd bör således finnas oavsett om det föreligger ett avtalsförhållande mellan hamnledningen och leverantören eller inte.

#### *Närmare om vilka överträdelser som bör kunna leda till ersättnings- skyldighet*

I promemorian föreslås att överträdelser av artiklarna 3–9 ska kunna leda till skadestånd. Ingen remissinstans har haft någon åsikt om detta. Det kan enligt regeringen emellertid ifrågasättas om samtliga bestämmelser i de nämnda artiklarna är lämpliga eller ens möjliga att förena med en skadeståndsskyldighet vid överträdelser. Bland artiklarna 3–9 finns vidare bestämmelser som inte innehåller några skyldigheter för hamnledningarna utan för medlemsstaterna eller hamntjänsteleverantörerna.

Detta innebär att överträdelser av artiklarna 7 och 9 över huvud taget inte bör omfattas av någon ersättningskyldighet. I de övriga artiklarna finns följande bestämmelser med skyldigheter som ska uppfyllas av en hamnledning. Enligt artikel 3.3 ska villkoren för tillträde till hamnens lokaler, anläggningar och utrustning vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande. Artikel 4 anger vilka minimikrav som en hamnledning får ålägga en leverantör, hur kraven ska redovisas, att tillgång till information om vissa minimikrav ska säkerställas och att minimikraven ska offentliggöras. Artikel 5 anger att hamntjänsteleverantörerna ska behandlas på ett öppet, objektiva, icke-diskriminerande och proportionellt sätt och att hamnledningens åtgärder ska motiveras. I artikel 6 anges på vilka grunder en hamnledning får begränsa antalet leverantörer, att begränsningar ska offentliggöras i förväg och att ett öppet urvalsförfarande ska ske om hamnen utnyttjar möjligheten till begränsning. Slutligen finns i artikel 8.1 och 8.3 möjligheter för en hamnledning att själv tillhandahålla en hamntjänst om vissa villkor är uppfyllda.

En överträdelse av någon av de artiklarna behöver inte nödvändigtvis alltid leda till en ekonomisk skada för en leverantör (detta gäller kanske särskilt artiklarna 4.6, 5.2–4 och 6.3). Det kan dock inte uteslutas att ekonomisk skada skulle kunna uppkomma vid överträdelser av vilken som helst av dessa artiklar. Överträdelser av vilken som helst av dessa artiklar bör därför omfattas av rätten till ersättning.

I promemorian föreslås att rätten till ersättning ska regleras genom att det i den föreslagna lagen ska införas särskilda bestämmelser om ersättning för skador till följd av överträdelse av hamntjänstförordningen. En förutsättning för att införa en särskild bestämmelse om ersättning är att bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207) och allmänna skadeståndsrättsliga principer inte är tillräckliga för de nu aktuella ändamålen. Denna fråga är inte belyst i promemorian.

De skador som kan uppstå genom att de ovan nämnda artiklarna i hamntjänstförordningen tillämpas felaktigt består i huvudsak av ekonomiska skador för en leverantör som felaktigt inte får tillträde till en hamn för att utföra sina tjänster eller som får tillträde men på villkor som strider mot förordningen. Det kan inte uteslutas att även överträdelse av hamntjänstförordningens mer administrativa skyldigheter, t.ex. kraven på en hamnledning att informera om kommande eller vidtagna åtgärder, att fatta motiverade beslut m.m., kan leda till något slags ekonomisk skada för en leverantör. Den skada som kan uppstå är alltså vad som i skadeståndslagen betecknas som ren förmögenhetsskada.

Beträffande ren förmögenhetsskada utom avtalsförhållanden gäller enligt 2 kap. 2 § skadeståndslagen att den som vållar sådan skada genom brott ska ersätta den. I denna proposition föreslås inga straffrättsliga sanktioner för överträdelse av hamntjänstförordningen. Bestämmelsen om rätt till ersättning för ren förmögenhetsskada i 2 kap. 2 § skadeståndslagen är därför inte tillämplig. Det står emellertid klart att ersättningsansvar beträffande den aktuella skadetyper kan föreligga också under andra förhållanden (jfr prop. 1972:5 s. 568). Skadeståndsrätten är nämligen till stor del grundad och utvecklad i praxis. Utan lagstöd har ansvar för ren förmögenhetsskada utanför avtalsförhållanden ansetts föreligga i främst två typsituationer. Det är dels när det har förelegat en så kallad kvalificerad tillitssituation, dels då någon har agerat kvalificerat otillbörligt (se t.ex. NJA 2015 s. 899 p. 34). Dessa principer om rätten till ersättning för ren förmögenhetsskada i utomobligatoriska förhållanden kan knappast anses ge en heltäckande reglering för de fall som nu behöver regleras. Vid sidan om den bestämmelse och de principer som anges ovan, finns självfallet goda möjligheter att få ren förmögenhetsskada ersatt i avtalsförhållanden. I och med att en rätt till skadestånd i de nu aktuella fallen även måste föreligga utanför avtalsförhållanden, kan knappast heller principerna om skadestånd i inomobligatoriska förhållanden anses vara tillräckliga för att uppfylla kraven på sanktioner enligt artikel 19.

Ett fåtal av de hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen är kommunala hamnar, dvs. de drivs i förvaltningsform och besluten fattas av en kommunal nämnd. Enligt 3 kap. 2 § 1 skadeståndslagen ska en kommun ersätta ren förmögenhetsskada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande kommunen svarar. Hamntjänstförordningen innebär i praktiken att hamnarna som utgångspunkt ska vara öppna för leverantörer att fritt erbjuda sina tjänster, men att tillträdet till hamnen får begränsas eller att villkor för tjänsternas utövande får införas. Beroende på omständigheterna kan det inte uteslutas att ett förfarande när en hamnledning utser hamntjänstleverantörer enligt hamn-

tjänstförordningen skulle kunna utgöra myndighetsutövning. Bestämmelserna om skadeståndsskyldighet för kommuner i skadeståndslagen skulle i så fall kunna vara tillämpliga på vissa överträdelse av hamntjänstförordningen, men skulle knappast ge en heltäckande reglering för alla överträdelse. Därtill kommer att det bör tillskapas en reglering som gäller även för de privatägda hamnarna.

#### *Särskilda bestämmelser om skadestånd bör införas i den nya lagen*

Eftersom allmänna skadeståndsrättsliga principer och bestämmelser inte kan anses vara tillräckliga, bör det införas särskilda bestämmelser om skadestånd som gäller för alla hamnar och tillgodoser samtliga överträdelse av hamntjänstförordningen som bör kunna leda till ersättning. Bestämmelserna bör lämpligen placeras i den nya föreslagna lagen med kompletterande bestämmelser till hamntjänstförordningen. Skadeståndsbestämmelsen bör utformas på så sätt att en hamnledning som inte har följt artikel 3.3, 4.2, 4.4 a, 4.5, 4.6, 5, 6.1–6.4, 6.6, 8.1 eller 8.3 i EU:s hamntjänstförordning ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

#### *Strikt ansvar*

Skadeståndet avser att bl.a. uppfylla hamntjänstförordningens krav på sanktioner. I ett sådant fall bör inte skadeståndsansvaret göras beroende av om hamnledningen har handlat uppsåtligt eller oaktsamt om det kan konstateras att en överträdelse av regelverket har skett. Skyldigheten att betala skadestånd bör således grundas på ett strikt ansvar.

#### *Ersättningsgill skada*

Den ersättningsgilla skadan får bedömas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. De överträdelse som regeringen har föreslagit ska omfattas av en rätt till ersättning varierar till sin karaktär. Vissa överträdelse kan innebära att en leverantör går miste om möjligheten att utföra sina tjänster i en hamn. Andra överträdelse kan innebära att en utsedd hamntjänsteleverantör får utföra sina tjänster på mer ofördelaktiga villkor än som gäller vid en korrekt tillämpning av hamntjänstförordningen. Vissa överträdelse av bestämmelse av mer administrativ karaktär, t.ex. tidsfrister, informationslämnande eller motivering av beslut, leder kanske inte alltid till någon ekonomisk skada, men kan inte heller uteslutas.

Utgångspunkten bör i samtliga fall vara att hela den ekonomiska skadan är ersättningsgill. Såväl nerlagda kostnader (det negativa kontraktsintresset) som utebliven vinst (det positiva kontraktsintresset) bör som utgångspunkt kunna omfattas av rätten till ersättning i de fall det blir relevant att föra sådana resonemang. Denna utgångspunkt innebär dock inte att det alltid är rimligt att utebliven vinst ska vara ersättningsgill. Till exempel bör sannolikheten av att den leverantör som väckt talan till slut skulle ha fått rätt att utföra sina tjänster i hamnen kunna beaktas. Det kan tänkas att även leverantörer som inte har väckt talan om skadestånd skulle ha fått rätten att utföra tjänsten före den leverantör som väckt talan, om en korrekt tillämpning av reglerna hade skett. I ett sådant fall kan det vara mest rimligt att den som har väckt talan får ersättning för nedlagda kostnader men inte för utebliven vinst. Å andra sidan bör det inte krävas att en

leverantör har haft kostnader för att kunna få ersättning för utebliven vinst. Det kan t.ex. tänkas att en leverantör på grund av att en hamnledning inte har följt hamntjänstförordningen över huvud taget inte har känt till att en hamnledning har begärt anbud från leverantörer, eller att en leverantör i och för sig känt till att ett anbudsförfarande pågår, men att hamnledningen felaktigt har ställt sådana villkor som har lett till att leverantören inte sett det som lönt att delta i förfarandet. Det kan i sådana fall inte uteslutas att leverantören hade kunnat få ett kontrakt om denne hade deltagit i förfarandet. I sådant fall bör det vara möjligt att få ersättning för den uteblivna vinst som har uppstått. Någon anvisning för hur ersättningen ska beräknas bör dock inte anges i den föreslagna lagen. Därigenom finns möjlighet att få ersättning i samtliga situationer där en leverantör kan visa att en skada har uppstått till följd av hamnledningens överträdelse.

#### *Forum och preskription*

Enligt allmänna bestämmelser gäller att talan som huvudregel ska väckas där svaranden har sin hemvist (10 kap. 1 § rättegångsbalken). I promemorian föreslås en forumregel som innebär att talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol inom vars domkrets hamnen är belägen. Regeringen anser att det saknas skäl att införa en särskild forumbestämmelse i lagen.

I promemorian föreslås att talan om skadestånd ska väckas inom ett år från den tidpunkt då förfarandet avseende tilldelningen av hamntjänsten avslutades eller då avtalet eller överenskommelsen ogiltigförklarades. Promemorians förslag om rätt till skadestånd innebär dock att skadan inte nödvändigtvis behöver vara kopplad till ett förfarande om tilldelning av en hamntjänst. Det framstår därför inte som att den i promemorian föreslagna tidsgränsen för talan om skadestånd kommer att omfatta samtliga typer av överträdelser av hamntjänstförordningen som enligt regeringens bedömning bör omfattas av rätten till ersättning. Det är inte lämpligt att det för vissa överträdelser finns en särskild tidsgräns för att väcka talan om skadestånd medan skador för andra överträdelser kan ersättas utan någon sådan begränsning vid sidan av vad som följer av preskriptionslagens (1981:130) bestämmelser. Den i promemorian föreslagna bestämmelsen bör därför enligt regeringens mening inte ligga till grund för reglering i den föreslagna lagen.

#### *Förhållandet till bestämmelserna om upphandling*

*Upphandlingsmyndigheten* har efterfrågat att förhållandet till skadestånd enligt bestämmelserna om upphandling berörs.

Enligt artikel 1.7 i hamntjänstförordningen påverkar förordningen inte tillämpningen av EU-direktiven om upphandling. I avsnitt 6.1 har regeringen lämnat en redogörelse för vilken innebörd artikel 1.7 generellt torde ha när det gäller vilka regelverk som ska tillämpas eller ha företräde. Utgångspunkten torde dock vara att båda regelverken kan tillämpas parallellt. Det skulle alltså kunna röra sig om skadeståndsskyldighet enligt båda regelverken. Att på förhand ange exakt i vilka situationer respektive regelverk ska ha företräde synes dock inte vara möjligt. Regeringen anser således att det i den föreslagna lagen inte bör införas någon bestämmelse

om relationen mellan de nu föreslagna skadeståndsbestämmelserna och de bestämmelser om skadestånd som följer av upphandlingsregleringen.

Regeringen konstaterar att promemorians förslag om skadestånd i vissa delar har använt bestämmelserna om upphandling som förebild. Den slutliga utformningen av bestämmelserna i denna proposition har dock gjorts utifrån de krav som hamntjänstförordningen ställer. Någon anledning att göra ytterligare analyser av likheter och skillnader mellan regelverken finns enligt regeringen inte. De här föreslagna reglerna ska tillämpas mot bakgrund av de syften som finns med hamntjänstförordningen och vad som i övrigt följer av denna proposition.

### Övrigt

*Upphandlingsmyndigheten* har slutligen frågat om andra sanktioner har övervägts. I promemorian övervägs om en avgift motsvarande den upphandlingsskadeavgift som kan påföras vid felaktig upphandling skulle kunna vara en sanktion som är lämplig för överträdelser av hamntjänstförordningen. I promemorian görs dock bedömningen att en sådan avgift inte är lämplig. Ingen remissinstans har invänt mot denna bedömning eller föreslagit att någon annan sanktion bör införas. Några ytterligare överväganden i denna fråga är mot denna bakgrund inte aktuella i detta lagstiftningsärende.

## 6.1.3 Skyldighet att ta ut hamninfrastrukturavgift

**Regeringens förslag:** Hamnledningen ska se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens men har en annorlunda lagteknisk utformning.

**Remissinstanserna:** *Sjöfartsverket* anser att hela lagen om vissa avgifter i allmän hamn kan upphävas och i stället ingå i den föreslagna nya lagen om allmän farled och allmän hamn. *Göteborgs hamn AB* anser att förslaget innehåller oklarheter och anser att nuvarande lagtext är tydligare. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 13.1 ska medlemsstaterna se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut. I artikel 2.9 anges vad som avses med infrastrukturavgift. Skyldigheten att ta ut en avgift följer således inte direkt av hamntjänstförordningen utan innebär att medlemsstaterna måste vidta åtgärder för att avgiften tas ut.

I promemorian föreslås att skyldigheten för medlemsstaten bör uppfyllas genom att det i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn införs en skyldighet för hamnledningen att ta ut en hamninfrastrukturavgift när det är fråga om de allmänna hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen. För det fåtal hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen men som inte är allmänna hamnar, och därmed inte omfattas av den nämnda lagen, föreslås det i promemorian att tillsynsmyndigheten ska få till uppgift att se till att avgiften tas ut.

Regeringen delar promemorians bedömning att det bör införas en lagstadgad skyldighet att ta ut en hamninfrastrukturavgift för de hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen. Skyldigheten bör dock regleras

på samma sätt för alla hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen. Om skyldigheten ska införas genom användande av lagen om vissa avgifter i allmän hamn, krävs i så fall att den lagen görs tillämplig även på andra hamnar än allmänna. Dessutom måste då bestämmelser om rätt att framföra klagomål införas i den lagen, eftersom hamntjänstförordningen innehåller en rätt att framföra klagomål, se avsnitt 6.1.4. Det är enligt regeringen mindre lämpligt med en sådan lösning, särskilt eftersom det inte är utrett vilka andra följder en sådan utvidgning av lagens tillämpningsområde kan medföra. Skyldigheten att ta ut en hamninfrastrukturavgift bör därför i stället föras in i den nu föreslagna kompletterande lagen. En sådan lösning innebär vidare att 1981 års lag kan ha kvar sin utformning och tillämpas som tidigare i de delar som avser avgifter som inte omfattas av skyldigheten att ta ut hamninfrastrukturavgift enligt hamntjänstförordningen, något som har efterfrågats av *Göteborgs hamn AB*. I 1981 års lag bör det dock anges att den lagen inte ska tillämpas på avgifter som ska tas ut enligt den föreslagna lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.

*Sjöfartsverkets* synpunkt att 1981 års lag kan upphävas är en fråga som är relevant först vid överväganden om införandet en ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar. Promemorians förslag om en sådan lag omfattas inte av denna proposition.

#### *Språkliga frågor*

I lagrådsremissen föreslogs att det i den befintliga paragrafen i lagen om vissa avgifter i allmän hamn skulle göras vissa språkliga förändringar, bl.a. genom att en obestämd artikel lades till före ordet kaj vid tre ställen. *Lagrådet* har väckt frågan om den obestämda artikeln bör utgå på ett eller flera ställen. I sjöfartssammanhang förekommer visserligen uttryck som t.ex. ”lasta eller lossa över kaj” utan att någon obestämd artikel används. Några motsvarande uttryck torde dock inte finnas i fråga om brygga eller likande anordning. Den konstruktion som paragrafen har hindrar därför enligt regeringen inte att en obestämd artikel förs in före ordet kaj.

### **6.1.4 Prövning av klagomål m.m.**

**Regeringens förslag:** I lagen ska det upplysas om att regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor enligt hamntjänstförordningen. Myndigheten ska benämnas prövningsmyndighet.

En hamnledning eller en hamntjänsteleverantör ska på begäran av prövningsmyndigheten lämna den information och de handlingar som behövs för prövningen. Om brådska, materialets omfattning eller något annat förhållande föranleder det, ska informationen eller handlingarna få inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

Prövningsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för prövningen och för att de som omfattas av prövningen fullgör sina skyldigheter enligt EU:s hamntjänstförordning eller den föreslagna lagen.

Ett beslut om föreläggande ska få förenas med vite.



**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens men har en annorlunda lagteknisk utformning.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* anser att det är tillräckligt med en rätt att överklaga beslut till en förvaltningsrätt för att uppfylla hamntjänstförordningens krav på en effektiv prövning av klagomål. Konkurrensverket anser vidare att det är rimligt med en möjlighet till föreläggande förenat med vite vid överträdelser av konkurrensfrågor och hamnavgifter. När det gäller frågor om tilldelningar av hamntjänster framstår föreläggande och vite enligt Konkurrensverket som mindre lämpligt. Konkurrensverket saknar uppgifter om vilka befogenheter som myndigheten ska ha och anser att det är tveksamt om myndigheten bör ha möjlighet att förelägga en hamnledning att vid vite avsluta ett kontrakt eller upphäva en tilldelning. Konkurrensverket anser slutligen att det är olämpligt att inte ha någon preskriptionstid för de åtgärder som myndigheten ska kunna vidta. Övriga remissinstanser tillstyrker promemorians förslag eller har inga synpunkter.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Rätt enligt hamntjänstförordningen att få en hamnlednings beslut och åtgärder prövade*

Hamntjänstförordningen kräver enligt artikel 16 att varje medlemsstat säkerställer att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår i samband med tillämpningen av förordningen. Därutöver finns särskilda skyldigheter att hantera information vid klagomål enligt artiklarna 11–13. Enligt artikel 17 ska medlemsstaterna säkerställa att hamnanvändare och övriga berörda parter informeras om de berörda myndigheterna i artiklarna 11.5, 12.3 och 13.6. Medlemsstaterna ska även informera kommissionen om dessa myndigheter. Slutligen ska det enligt artikel 18 finnas en möjlighet att överklaga de beslut eller åtgärder som fattas eller vidtas av bl.a. hamnledning eller behörig myndighet.

Termen överklagande i artikel 18 i hamntjänstförordningen är missvisande för svenska förhållanden. Regleringen i hamntjänstförordningen är avsedd att tillgodose alla medlemsländers former av organisation av deras hamnar, varför det kan antas att det i vissa länder finns skäl att dela upp dessa frågor i klagomål och överklaganden på det sätt som följer av artiklarna 16 och 18. Ett överklagande kan således antas fylla en funktion t.ex. i de länder där det i hamnarna finns en särskilt reglerad hamnmyndighet som ägnar sig åt myndighetsutövning vars beslut typiskt sett lämpar sig för ett överklagande till domstol. Svenska hamnar saknar sådana hamnmyndigheter. De leds för det mesta av ett kommunalt bolag som fattar privaträttsliga beslut eller vidtar andra åtgärder som inte manifesteras i form av förvaltningsrättsliga beslut. Dessa beslut eller åtgärder ska dock vara möjliga att överklaga enligt hamntjänstförordningen. Någon avgörande skillnad mellan den prövning som ska ske enligt artikel 18 och den prövning av klagomål som ska ske enligt artikel 16 kan dock inte anses finnas vid en tillämpning av dessa på svenska förhållanden. Artiklarna överlappar dessutom varandra när det gäller de frågor som kan komma att prövas. Av artikel 18 framgår dessutom att överklagandet inte måste ske direkt till domstol utan först kan prövas av en myndighet. För svensk del

finns därför ingen anledning att skilja förfarandena enligt artiklarna 16 och 18 åt så länge som hamntjänstförordningens syfte uppnås, dvs. att den enskilde kan få frågor om tillämpningen av hela hamntjänstförordningen prövade, inbegripet en rätt till domstolsprövning. Regeringen hanterar därför kraven på prövning enligt artiklarna 16 och 18 i denna proposition genom samma åtgärd. Eftersom regeringen således inte behandlar hamntjänstförordningens begrepp överklagande som ett överklagande till domstol, bör i den kompletterande lagen inte heller begreppet överklagande användas i detta sammanhang.

Själva rätten att få framställa klagomål enligt artikel 16 och att överklaga enligt artikel 18 följer direkt av hamntjänstförordningen och kräver ingen ytterligare nationell reglering. Däremot behöver det införas nationella förfaranden för att en prövning ska kunna ske enligt kraven i artiklarna 16 och 18. I promemorian föreslås att dessa krav ska uppfyllas genom dels ett överprövningsförfarande som sker direkt i domstol, dels prövning av en tillsynsmyndighet. Enligt regeringen är det dock tillräckligt att kraven uppfylls genom en rätt till prövning hos en annan myndighet än domstol, kompletterat med en rätt att överklaga den myndighetens beslut till domstol. Även *Konkurrensverket* anser att detta är tillräckligt. En sådan lösning är i överensstämmelse med förordningen och innebär ett renodlat förfarande där tvistiga frågor först prövas av en myndighet innan en domstol prövar frågorna. Den i promemorian föreslagna lösningen skulle dessutom innebära att en fråga hade riskerat att hamna såväl i ett överprövningsförfarande som i ett tillsynsförfarande samtidigt, vilket inte är en lyckad lösning.

Regeringen avser således att i förordning bestämma vilken myndighet som ska pröva frågor enligt artiklarna 16 och 18 i hamntjänstförordningen. Myndighetens beslut bör sedan kunna överklagas enligt sedvanliga principer, se avsnitt 6.1.5. Därmed är hamntjänstförordningens krav uppfyllda.

Artikel 18 kräver även att beslut som fattas av den berörda myndigheten kan överklagas. Med berörd myndighet avses den myndighet som gör prövningar enligt artiklarna 11–13, vilket alltså är den myndighet som i detta avsnitt föreslås benämnas prövningsmyndighet. Rätten att överklaga den berörda myndighetens beslut behandlas i avsnitt 6.1.5.

#### *Ingen tidsfrist att framföra klagomål eller överklaga en hamnlednings beslut eller åtgärder*

Av hamntjänstförordningen framgår inte att det finns någon tidsmässig gräns för den enskildes rätt att framföra klagomål eller överklaga en hamnlednings beslut eller åtgärder. I promemorian föreslås inte heller någon sådan tidsfrist för att få ett klagomål prövat. *Konkurrensverket* har ifrågasatt om detta är en lämplig ordning. Någon sådan tidsfrist bör dock enligt regeringen inte införas eftersom den skulle inskränka den enskildes rätt enligt hamntjänstförordningen.

I praktiken kan dock ett klagomål eller ett överklagande som kommer till myndigheten långt efter det att t.ex. ett avtal har slutits eller någon annan åtgärd har vidtagits av hamnen innebära att myndighetens prövning blir såväl svår ur ett rent praktiskt perspektiv och när det gäller bevisfrågor, som faktiskt meningslös. Detta gäller t.ex. kravet i artikel 11.4 att spara visst material om hamnens finansiella förbindelser i fem år. I andra fall

kan en prövning inte vara meningsfull eftersom prövningen ändå inte kan leda till att situationen återställs. I ett sådant fall får den enskilde hänvisas till den möjlighet till skadestånd som föreslås i avsnitt 6.1.2. Det ska dock upplysas om att hamntjänstförordningen innehåller flera bestämmelser med innebörden att hamnledningen före vidtagandet av åtgärder ofta ska samråda eller på annat sätt informera om den kommande åtgärden. Den enskilde har då möjlighet att få information om beslut och åtgärder som kan vara av betydelse för den enskildes övervägande om att klaga. Som ett led i tillgodoseendet av den enskildes möjligheter att ta tillvara sina intressen framstår det därför som extra viktigt att hamntjänstförordningens bestämmelser om information och samråd verkligen uppfylls av hamnledningen.

#### *Rätt för den prövande myndigheten att ta del av information och handlingar*

En förutsättning för att myndighetens uppgift att pröva klagomål och överklaganden kan ske effektivt är att myndigheten har möjlighet att få tillgång till information och de handlingar som finns hos hamnledningen eller en hamntjänsteleverantör och som behövs för en effektiv prövning. I lagrådsremissen föreslogs att en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör därför på begäran av den myndighet som prövar klagomål ska lämna den information och de handlingar som är nödvändiga för att klagomålet ska kunna prövas. *Lagrådet* har ansett att rätten att erhålla information och handlingar bör finnas om dessa behövs för prövningen, inte om de är nödvändiga. Av artikel 16.5 i hamntjänstförordningen framgår att de myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska ha rätt att, i enlighet med nationell rätt, få information som är relevant för prövningen. Förslaget i lagrådsremissen att kravet att få tillgång till information och handlingar är att dessa ska vara nödvändiga för prövningen framstår därmed som för högt ställt. Befogenhet för tillsynsmyndigheter att få tillgång till t.ex. handlingar om dessa behövs för tillsynen finns också i flera senare lagstiftningar, se t.ex. 24 § lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster och 35 § lagen (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare. Regeringen följer därför Lagrådets förslag.

Om brådska, materialets omfång eller något annat förhållande föranleder det, ska informationen eller handlingarna få inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören. En bestämmelse om detta bör tas in i den föreslagna lagen.

#### *Förelägganden*

En annan förutsättning för att myndighetens uppgift att pröva klagomål och överklaganden ska kunna ske effektivt är att det finns en möjlighet för myndigheten att vidta åtgärder t.ex. om en hamnledning inte lämnar ut den information som krävs för att en prövning ska kunna ske. En sådan befogenhet för myndigheten förutsätts också finnas enligt artikel 16.5 i hamntjänstförordningen. Sådana åtgärder består i svensk rätt normalt i att en myndighet kan meddela t.ex. förelägganden om att lämna ut handlingar, och förena föreläggandet med vite. Det bör därför i likhet med förslaget i

promemorian införs en möjlighet för myndigheten att meddela de förelägganden som behövs för prövningen.

Förelägganden bör också kunna användas som en följd av en avslutad prövning där myndigheten har funnit att bestämmelserna i hamntjänstförordningen eller den i avsnitt 6.1.3 föreslagna skyldigheten inte har följts. Myndigheten bör då t.ex. kunna förelägga en hamnledning att vidta rättelser så att skyldigheterna följs. En möjlighet att meddela förelägganden är också ett nödvändigt komplement till skadestånd för att uppfylla hamntjänstförordningens krav i artikel 19 på effektiva sanktioner. Förelägganden anses förvisso inte som sanktioner i den traditionella betydelsen, men utgör i praktiken effektiva institut för att få ett subjekt som inte följer ett regelverk att vidta rättelse. Möjligheten att myndigheten kan besluta om förelägganden som påverkar hamnens verksamhet bör vara tillräckligt effektiv och avskräckande i det avseende som avses i artikel 19. I förhållande till det som ska uppnås bör förelägganden också anses vara proportionerliga på det sätt som avses i artikel 19. Som *Konkurrensverket* har påpekat kan dock förelägganden kombinerat med vite inte alltid anses vara en lämplig åtgärd, t.ex. vid avslutade förfaranden som kan vara svåra eller omöjliga att återställa. Det är dock inte möjligt att i denna proposition ta ställning till i vilka situationer som förelägganden bör användas. Det måste lämnas till myndigheten att i det enskilda fallet ta ställning till om det är lämpligt med ett föreläggande.

I lagrådsremissen föreslogs att bestämmelserna om föreläggande ska föras in i ett och samma stycke i en paragraf. *Lagrådet* har ansett att denna lösning innebär att de förelägganden som prövningsmyndigheten meddelar för att se till att hamntjänstförordningen och den föreslagna 4 § i lagen följs ges en alltför undanskymd plats. Lagrådet förordar därför att bestämmelserna om de olika typerna av förelägganden skiljs åt i olika stycken eller paragrafer. Regeringen delar Lagrådets mening att de olika typerna av förelägganden bör åtskiljas. Enligt regeringens mening är det dock tillräckligt att detta sker genom en punktuppställning.

### *Vite*

Ett föreläggande bör i likhet med förslaget i promemorian kunna förenas med vite för att säkerställa att föreläggandet följs.

De hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen och den föreslagna lagen drivs nästan uteslutande av kommunala bolag. Ett par av hamnarna drivs i kommunal förvaltningsform och ytterligare ett par är rent privatägda. Förelägganden kan således enligt förslaget i detta avsnitt komma att riktas mot kommuner. Frågan är om det bör vara möjligt att rikta ett vitesföreläggande mot en hamn som drivs i förvaltningsform.

Frågan om möjligheten att rikta ett vitesföreläggande mot en offentlig-rättslig juridisk person i form av t.ex. en kommun diskuterades i förarbetena till lagen (1985:206) om viten, jämför prop. 1984/85:96 s. 98–100. Något generellt hinder mot att rikta ett vitesföreläggande mot en offentlig-rättslig juridisk person infördes inte. Det framhölls att, även om det fick anses uppenbart att staten inte kan föreläggas vite med avseende på dess offentlig-rättsliga verksamhet, så kunde det särskilt på det marknadsrättsliga området tänkas uppkomma situationer där staten i så utpräglad grad uppträder som privaträttsligt subjekt att det skulle te sig

onaturligt om möjligheten att förelägga vite inte stod till buds. Bland annat lyftes det exemplet fram att ett organ som ingår i den statliga organisationen bedriver affärsverksamhet i konkurrens med och på liknande sätt som privata företag, mot vilka viten kan riktas enligt de marknadsrättsliga reglerna. I ett enskilt fall kunde det, med hänsyn till särskilda omständigheter, därför framstå som obefogat att särbehandla ett sådant organ genom att inte tillåta att vitesföreläggande riktas mot detta. Utanför det marknadsrättsliga området borde det dock krävas ett helt speciellt undantagsfall för att ett vitesföreläggande mot staten skulle komma i fråga.

En kommun som bedriver hamnverksamhet, oavsett om det sker i förvaltningsform eller i form av ett kommunalt bolag, uppträder i detta avseende på motsvarande sätt som ett privaträttsligt subjekt som bedriver affärsverksamhet, inte sällan i konkurrens med andra hamnar. Det skulle därför inte vara lämpligt att särbehandla de få kommuner som bedriver hamnverksamheten i förvaltningsform genom att inte tillåta vitesförelägganden riktade mot dem, samtidigt som vite kan föreläggas en hamn som drivs av ett kommunalt bolag eller rent privat. Vitesförelägganden bör således vara möjliga att rikta mot samtliga hamnar som omfattas av EU-förordningen, dvs. även mot en kommun som bedriver hamnverksamheten i förvaltningsform.

#### *Närmare om myndighetens befogenheter*

Eftersom klagomål torde komma att uppstå i första hand efter det att en hamnledning har avtalat med en tjänsteleverantör om att utföra tjänster i hamnen, uppstår frågan om hur långt myndighetens befogenheter sträcker sig för att få hamnledningen att efterkomma hamntjänstförordningens krav. Det kan t.ex. tänkas att en hamnledning har begränsat antalet tjänsteleverantörer i en hamn på ett otillåtet sätt och att detta har fått följden att en tjänsteleverantör inte har fått möjligheten att tillhandahålla sina tjänster. Kan myndigheten i ett sådant fall efter klagomål från leverantören förelägga hamnledningen att upphäva befintliga avtal med sina tjänsteleverantörer och göra om förfarandet så att den klagande parten kan få möjlighet att utföra tjänster i hamnen? Ett sådant ingripande från myndigheten kan påverka hamnledningens och befintliga leverantörers privaträttsliga förhållanden i mycket stor utsträckning. *Konkurrensverket* har ifrågasatt om detta är en lämplig ordning.

Inledningsvis ska det sägas att hamntjänstförordningen inte sätter några gränser för vilka effekter en prövning av klagomål eller ett överklagande kan få. Det får tvärtom antas att förordningen – liksom EU-rättsliga åligganden i övrigt – förutsätter att medlemsstaterna vidtar de åtgärder som krävs för att förordningens skyldigheter och rättigheter får effekt i praktiken. Att hamnledningen och en leverantör är privaträttsligt bundna av ett avtal som har uppkommit till följd av att hamnledningen inte har följt hamntjänstförordningen, kan alltså inte innebära att åtgärder som ingriper i detta privaträttsliga förhållande inte får vidtas av myndigheten. Den myndighet som ska pröva klagomål och överklaganden enligt hamntjänstförordningen måste därför ha så långtgående befogenheter att överträdelse av förordningen helt kan korrigeras. Detta kan innebära att myndigheten i vissa fall kan behöva utforma ett föreläggande på ett sådant

sätt att det enda sättet för en hamnledning att följa föreläggandet är att i princip häva avtalet med sin tjänsteleverantör.

Befogenheter för en myndighet att vidta åtgärder som i praktiken ingriper i parternas privaträttsliga förhållanden förekommer redan i svensk rätt, jämför t.ex. tillsynsmyndighetens befogenheter enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, se prop. 2002/03:110 s. 301–304. Det kan nämnas att dessa befogenheter har utformats bl.a. mot bakgrund av EUrättens krav på en effektiv prövning. Även befogenheterna för tillsynsmyndigheten enligt ellagen (1997:857) är sådana att förelägganden kan innebära ingripanden i parternas privaträttsliga förhållanden.

Även om myndigheten inte ges rätt att upphäva t.ex. ett ingånget avtal, kan myndighetens åtgärder således i praktiken innebära att parterna tvingas att ändra villkoren i ett avtal eller t.o.m. upphäva avtalet. Myndighetens föreläggande kan dock begränsas till att ange att hamnledningen t.ex. ska följa hamntjänstförordningen på visst sätt.

### 6.1.5 Överklagande av prövningsmyndighetens beslut m.m.

**Regeringens förslag:** Prövningsmyndighetens beslut ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. När ett beslut överklagas, ska prövningsmyndigheten vara motpart i domstolen.  
Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås en särskild forumregel.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Av avsnitt 6.1.4 framgår att kraven i artiklarna 16 och 18 i hamntjänstförordningen om rätt att framföra klagomål och överklaga hamnledningars beslut och åtgärder kommer att omhändertas genom en prövning hos myndighet. De beslut som myndigheten fattar inom ramen för en sådan process bör i sedvanlig ordning vara möjliga att överklaga till allmän förvaltningsdomstol. Hamntjänstförordningen kräver också enligt artikel 18 att bl.a. varje part med ett legitimt intresse ska ha rätt att överklaga bl.a. beslut som fattas av berörd nationell myndighet. Berörd nationell myndighet är i detta fall just den myndighet som regeringen kommer att utse för att göra prövningarna.

Det bör därför föras in bestämmelser i den föreslagna lagen om att prövningsmyndighetens beslut om föreläggande, som alltså regleras i den föreslagna lagen, får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I lagrådsremissen föreslogs att det i lagen också ska anges att övriga beslut enligt lagen inte får överklagas. *Lagrådet* anser att eftersom det inte synes finnas några sådana andra beslut bör bestämmelsen utgå.

Bestämmelsen om vilka beslut som får överklagas är uttömmande. Den efterföljande bestämmelsen om att andra beslut enligt lagen inte får överklagas tydliggör detta, vilket enligt regeringens mening har ett värde för tillämparen. Regeringen följer därför inte *Lagrådet*s förslag.

Slutligen bör prövningstillstånd krävas vid överklagande till kammarrätten. De beslut som prövningsmyndigheten fattar enligt hamntjänstförordningen kan överklagas på det sätt och i den omfattning som framgår av förvaltningslagen (2017:900).

Det kan förekomma att prövningsmyndighetens beslut överklagas av en part som företräder det allmänna, t.ex. en kommun. Av tydlighetsskäl bör det av bestämmelsen om överklagande därför framgå att prövningsmyndigheten har ställning som motpart i domstol (jfr 22 kap. 5 § lagen om offentlig upphandling).

Enligt 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar gäller att ett beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för ett visst slag av mål föreskrivs annat i lag eller förordning. I promemorian föreslås en särskild forumregel som innebär att beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. Det saknas emellertid en reglering av vilken domstol som ska vara behörig när ett beslut rör flera hamnar och dessa inte är belägna inom samma domkrets. Promemorians förslag innebär också att en ansökan om utdömande av vite kan komma att prövas av en annan förvaltningsrätt än den som prövat ett överklagande av det aktuella föreläggandet, vilket framstår som en mindre lämplig ordning (jfr 6 § lagen om viten). Regeringen bedömer mot denna bakgrund att det i detta fall saknas skäl att införa ett undantag från den allmänna forumregeln.

Ett fåtal av de hamnar som omfattas av hamntjänstförordningen ägs av kommuner och drivs i förvaltningsform, dvs. de flesta beslut som rör hamnen fattas av en kommunal nämnd. Kommunala beslut som inte kan överklagas på annat sätt kan överklagas genom laglighetsprövning enligt 13 kap. kommunallagen (2017:725). Beslut och andra åtgärder som omfattas av hamntjänstförordningen ska som framgår av avsnitt 6.1.4 kunna bli föremål för prövning av den myndighet som regeringen bestämmer. Prövningsmyndighetens beslut kan sedan enligt förslaget i detta avsnitt överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Eftersom det således finns särskilda bestämmelser om överklagande gäller inte bestämmelserna om laglighetsprövning i 13 kap. kommunallagen (jfr 13 kap. 3 § kommunallagen).

## 6.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De föreslagna lagarna ska träda i kraft den 24 mars 2019.

För hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade ska lagen gälla från och med den 1 juli 2025. Lagen ska inte gälla för tidsbegränsade kontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens men har en annorlunda lagteknisk utformning.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 22 i hamntjänstförordningen ska förordningen tillämpas från och med den 24 mars 2019. För-

ordningen ska enligt artikel 21.1 inte gälla för tidsbegränsade hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017. Hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade eller har motsvarande verkan, ska enligt artikel 21.2 ändras för att överensstämma med förordningen senast den 1 juli 2025. I den föreslagna lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning bör det införas ikraftträdande- och övergångsbestämmelser med motsvarande innehåll.

Den föreslagna ändringen i lagen om vissa avgifter i allmän hamn bör träda i kraft samma datum, dvs. den 24 mars 2019. Några övergångsbestämmelser till den lagändringen behövs inte.

I avsnitt 6.1.2 föreslås en rätt till skadestånd för en hamntjänstleverantör för skada som uppstår till följd av att en hamnledning inte följt vissa bestämmelser i hamntjänstförordningen. Enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer gäller att nya bestämmelser om rätt till skadestånd ska tillämpas på skadefall som inträffar efter ikraftträdandet (se prop. 1972:5 s. 593).



Förslagen i denna proposition har inga konsekvenser för statens budget, jämställdheten eller miljön.

## 7.1 Konsekvenser för hamnarna och konkurrensen mellan hamnarna

### 7.1.1 Allmänt

Hamntjänstförordningen och de förslag som lämnas i denna proposition innebär att ett antal förpliktelser införs för de hamnar som omfattas av bestämmelserna. Hamntjänstförordningen, och därmed även de kompletterande svenska bestämmelserna, ska tillämpas av alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013, dvs. hamnarna Gävle, Göteborg, Grisslehamn, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Karlskrona, Köping, Luleå, Malmö, Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stenungsund, Stockholm (inkl. Nynäshamn), Strömstad, Sundsvall, Trelleborg, Umeå, Varberg, Västerås, Visby och Ystad. Detta innebär att det aktuella regelverket med hamntjänstförordningen och de föreslagna kompletterande författningarna ska tillämpas av endast en del av de svenska hamnarna.

I promemorian bedöms att införandet av hamntjänstförordningen inte medför annat än marginella administrativa och ekonomiska kostnader för de berörda hamnarna och att konkurrensen mellan de hamnar som omfattas och de som inte omfattas inte påverkas. Promemorian grundar denna bedömning på att den svenska modellen med i huvudsak kommunalt ägda hamnar innebär att de berörda hamnarna redan i dag omfattas av bestämmelser som i stora delar motsvarar hamntjänstförordningen. Till exempel omfattas enligt promemorian hamnar som drivs antingen direkt av kommunala förvaltningar eller i form av kommunalt ägda hamnbolag av bestämmelser om offentlig upphandling och statsstöd. Vidare måste dessa hamnar följa de allmänna bestämmelserna om och principerna för ekonomisk redovisning och bokföring med de krav på transparens avseende intäkter och kostnader som finns i de regelverken. Promemorian pekar på att hamntjänstförordningen uttryckligen anger att förordningen inte påverkar tillämpningen av EU-direktiven om upphandling. Promemorian anger att detta innebär att upphandlingslagstiftningen gäller i stället t.ex. för tjänster som inte omfattas av hamntjänstförordningen.

*Länstyrelsen i Norrbottens län, Sveriges hamnar, Gävle hamn, Hallands hamnar, Luleå hamn AB, Trelleborgs hamn, Gotlands kommun, Skellefteå kommun och Varbergs kommun* instämmer i promemorians bedömning att hamntjänstförordningen kommer att få relativt små konsekvenser för svenska hamnar eller för den egna hamnen. *Upphandlingsmyndigheten* efterfrågar ytterligare analyser av förhållandet mellan hamntjänstförordningen och upphandlingsregelverket och om konsekvenserna

av hamntjänstförordningen bl.a. för industrihamnar, men även för de allmänna hamnarna. Upphandlingsmyndigheten efterfrågar särskilt en fördjupad analys av förhållandet mellan hamntjänstförordningens bestämmelser om tillträde till hamntjänstmarknaden, allmännyttiga tjänster och de föreslagna sanktionerna till upphandlingsregelverkets motsvarande bestämmelser. *Sjöfartsverket* anser att promemorians bedömning att det för hamnarna är en obetydlig skillnad mellan att omfattas av förordningen och inte omfattas framstår som motsägelsefull eftersom syftet med hamntjänstförordningen delvis är att öppna för konkurrens.

Av artikel 1.7 i hamntjänstförordningen framgår att förordningen inte påverkar tillämpningen av EU-direktiven om upphandling. I avsnitt 6.1 och 6.1.2 analyseras närmare förhållandet mellan hamntjänstförordningen och upphandlingsregelverket dels allmänt, dels när det gäller föreslagna sanktioner. I övrigt saknar regeringen anledning att närmare analysera de förhållanden som efterfrågas av Upphandlingsmyndigheten.

Förslaget i avsnitt 6.1.3 om att det ska vara obligatoriskt att ta ut en s.k. hamninfrastukturavgift bedöms inte medföra några större konsekvenser i praktiken. I dag finns en lagstadgad rättighet att ta ut sådana avgifter, och alla hamnar tar också ut en sådan avgift. Detta bekräftas av bl.a. *Sveriges hamnar* och *Luleå hamn AB*.

### **7.1.2 Skadestånd**

Förslaget i avsnitt 6.1.2 om att det ska vara möjligt för en hamntjänsteleverantör att få ersättning av en hamnledning om hamnledningen inte har följt bestämmelserna i hamntjänstförordningen kan innebära kostnader för en hamn. Det är dock svårt att säga i vilken omfattning talan om skadestånd kommer att föras. Det får förutsättas att hamnledningarna uppfyller hamntjänstförordningens bestämmelser.

### **7.1.3 Medverkan i prövning av klagomål och överklaganden**

Hamntjänstförordningen innehåller bestämmelser om rätt för en hamntjänsteleverantör att framställa klagomål och överklaganden för överträdelser av hamntjänstförordningen. I avsnitt 6.1.4 föreslås att den myndighet som ska pröva dessa ärenden ska ha rätt att meddela förelägganden och förbud och att dessa kan förenas med vite. För det fall en hamn inte har följt hamntjänstförordningens bestämmelser och inte följer ett föreläggande om vite kan naturligtvis kostnader uppstå. Även vissa kostnader för medverkan i prövningen kan uppstå, vilket *Trelleborgs hamn* instämmer i.

### 7.2.1 Prövande myndighet

Av avsnitt 6.1.4 framgår att en myndighet ska utses som ska pröva klagomål och överklaganden. Artiklarna 16 och 18 i hamntjänstförordningen innebär att det inte finns någon begränsning av vilka typer av frågor som kan komma att prövas eftersom klagomålen får avse alla frågor som omfattas av förordningen. Myndigheten ska dock endast pröva frågor på ansökan. Någon allmän tillsynsfunktion föreslås inte. Det är svårt att bedöma i vilken omfattning myndigheten kan komma att pröva sådana klagomål och överklaganden. Hamntjänstmarknaden är i dag inte särskilt reglerad. Det har inte framkommit att det finns några problem inom de områden som regleras i hamntjänstförordningen som innebär att det nu när det införs en rätt få en rätt till prövning också kommer att uppstå en mängd ansökningar om prövning. Hamntjänstförordningens övergångsregler (jfr avsnitt 6.2) torde också innebära att det under en relativt lång tid inte bör uppkomma särskilt många klagomål som kan prövas.

Oavsett mängden ärenden som kommer in måste den myndighet som utses till prövningsmyndighet, såväl inledningsvis som löpande, se till att ha tillräcklig kompetens och upprätthålla kunskap om det nya regelverket. Det saknas dock anledning att anta att detta kommer att kräva mer än 0,5–1 årsarbetskraft. De kostnader som kommer att uppstå bör därför kunna omfattas av befintliga anslag inom utgiftsområdet.

### 7.2.2 Sjöfartsverket

Hamntjänstförordningen ska tillämpas på ett antal svenska allmänna hamnar. Hamntjänstförordningen innehåller en definition av begreppet kusthamn. Samtliga svenska allmänna hamnars geografiska utbredning finns angivna i Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2013:4) av register över allmänna farleder och allmänna hamnar. Det är oklart i vilken mån de gränsdragningar av hamnar som finns i detta register kan användas vid en tillämpning av hamntjänstförordningen, t.ex. vid en prövning av ett klagomål eller ett överklagande (se avsnitt 6.1.4). Det kan inte uteslutas att uppgifterna i tillkännagivandet för någon eller flera hamnar kan behöva ändras till följd av hamntjänstförordningens bestämmelser. Det går dock i dag inte att med någon säkerhet säga att så bör ske. Det kan därför inte heller uppskattas om det kommer att uppstå några kostnader för Sjöfartsverket för att göra en sådan uppdatering av uppgifterna. Detta följer dock av hamntjänstförordningen och inte av de förslag som lämnas i denna proposition.

Sjöfartsverket är vidare berört av själva gränsdragningen av hamnarna i egenskap av farledshållare, eftersom gränsdragningen av hamnar enligt tillkännagivandet påverkar en till hamnen angränsande farleds utbredning. Om en justering av uppgifterna måste göras i tillkännagivandet beträffande en eller flera hamnar till följd av hamntjänstförordningen, påverkas Sjöfartsverket i sin egenskap av farledshållare. Eftersom någon utredning inte har gjorts av vilka effekter hamntjänstförordningen får på gränsdragningen

Prop. 2018/19:39 av hamnar och farleder enligt tillkännagivandet, går det inte att säga om och i så fall vilka effekter som uppstår för Sjöfartsverket.

### 7.2.3 Domstolarna

Förslaget i avsnitt 6.1.2 innebär att allmänna domstolar ska pröva frågor om skadestånd vid överträdelser av hamntjänstförordningen.

I avsnitt 6.1.5 föreslås att den prövande myndighetens beslut i sedvanlig ordning ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I avsnitt 7.2.1 anges att det inte är troligt att särskilt många mål kommer att uppkomma under åtminstone en inledningsperiod. Det ska nämnas att endast ett drygt tjugotal hamnar omfattas av hamntjänstförordningen. I de flesta av dessa hamnar förekommer mycket få leverantörer av hamntjänster. Det finns i dag inte heller någon stor marknad i övrigt för att utföra hamntjänster.

Regeringen bedömer att förslagen inte kommer att innebära någon märkbar ökning av antalet mål i allmän domstol eller allmän förvaltningsdomstol och att eventuella merkostnader bör hanteras inom befintliga anslagsramar för Sveriges Domstolar.

### 7.2.4 Kommunerna

EU:s hamntjänstförordning innebär att en reglering har införts för de kommuner som driver en hamn i antingen förvaltningsform eller i någon form av kommunalt bolag. Endast vissa hamnar omfattas dock av hamntjänstförordningen. En redovisning av vilka hamnar som omfattas finns i avsnitt 6.1. En genomgång av hamntjänstförordningens innehåll finns i avsnitt 5. Hamntjänstförordningen innebär t.ex. att kommunerna eller de kommunala hamnbolagen, när de avser att tillhandahålla hamntjänster, får ställa minimikrav på tjänsteleverantörerna för tillhandahållandet av hamntjänster, och att antalet leverantörer får begränsas, men att tillträdet till hamnen ska baseras på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. De villkor som får ställas på leverantörerna får endast vara de som anges i hamntjänstförordningen. Under vissa villkor får kommunerna eller de kommunala hamnbolagen tillhandahålla en hamntjänst själva. De finansiella förbindelserna mellan myndigheter och hamnledningarna som får offentliga medel ska öppet kunna avläsas i räkenskapssystemet. Hamnledningarna ska vidare t.ex. förse berörd myndighet med uppgifter om beräkningsgrunderna för hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter. Alla beslut eller åtgärder som en hamnledning fattar eller vidtar och som omfattas av hamntjänstförordningen, t.ex. om att bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster eller om att begränsa antalet leverantörer, kan enligt förordningen överklagas. Hamnledningarna kan därmed bli underkastade en prövning av huruvida de har följt hamntjänstförordningens bestämmelser. Förordningen innebär därmed en viss inskränkning i den kommunala självstyrelsen.

När det gäller lagstiftning som inskränker kommunernas självbestämmande ska enligt 14 kap. 3 § regeringsformen en avvägning göras mellan de kommunala självstyrelseintressena och de nationella intressen som den föreslagna lagstiftningen ska tillgodose.

Förslagen i denna proposition innebär en skyldighet för kommuner eller kommunala bolag att lämna upplysningar om hamnen inom ramen för den prövning som en enskild har rätt att påkalla (avsnitt 6.1.4). Kommunerna kan också komma att påverkas av förslagen om hamnledningarna åläggs att betala skadestånd därför att hamnledningen inte har följt bestämmelserna i hamntjänstförordningen (avsnitt 6.1.2).

Frågan är om syftet med den föreslagna regleringen tillgodoser ett sådant nationellt intresse att inskränkningen i den kommunala självstyrelsen kan anses godtagbar.

Av avsnitt 6.1.4 framgår att enligt hamntjänstförordningen har hamntjänsteleverantörer en obestridlig rätt att framföra klagomål och överklaga hamnars beslut eller andra åtgärder. Ett nationellt prövningsförfarande är således nödvändigt för att hamntjänstförordningen ska kunna tillämpas. Den myndighet som ska göra prövningen måste vidare enligt avsnitt 6.1.4 ha vissa befogenheter, däribland möjlighet att begära att hamnledningar lämnar uppgifter och information, för att prövningen inte ska bli meningslös. Förslagen i denna proposition avser således att i första hand tillgodose det EU-rättsliga kravet på ett effektivt genomförande av hamntjänstförordningen. Hamntjänstförordningens syfte är att öka tillgängligheten och konkurrensen i hamnarna och öka insynen i hamnarnas finansiering. Detta är enligt regeringen angelägna nationella intressen.

Sammanfattningsvis går de inskränkningar i den kommunala självstyrelsen som förslaget medför inte utöver vad som får anses vara nödvändigt.

Som framgår av avsnitt 7.1.1 gör regeringen bedömningen att förslagen i denna proposition och regleringen i hamntjänstförordningen inte kommer att leda till annat än marginella kostnadsökningar för kommunerna.

### 7.3 Konsekvenser för hamntjänsteleverantörerna

Förslaget i avsnitt 6.1.4 innebär en rätt för hamntjänsteleverantörer att få frågor om tillämpningen av hamntjänstförordningen prövade av myndighet och domstol. Förslaget i avsnitt 6.1.2 innebär att hamntjänsteleverantörerna kan ha rätt till skadestånd om en hamnledning inte följer hamntjänstförordningen. Båda dessa förslag är från ett generellt perspektiv positiva ur leverantörernas synpunkt.

## 8.1 Förslaget till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamnförordning

### *Allmänna bestämmelser*

*1 § Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till 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 (EU:s hamntjänstförordning).*

I paragrafen finns en upplysning om att lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning. Av artikel 1.4 följer vilka hamnar som EU-förordningen ska tillämpas på, förutsatt att medlemsstaten inte har beslutat annat. Regeringen har inte föreslagit att Sverige ska tillämpa EU-förordningen på några fler hamnar än som följer av artikel 1.4. Lagen ska således tillämpas på sådana hamnar som omfattas av EU-förordningen.

Hänvisningen till hamntjänstförordningen i denna paragraf, liksom i övrigt i lagen, är utformad på så sätt att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen, s.k. dynamisk hänvisning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.

*2 § Termerna hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninfrastrukturavgift har samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.*

I paragrafen anges att termerna hamnledning, hamntjänsteleverantör och hamninfrastrukturavgift har samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.

Bestämmelsen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, behandlas även i avsnitt 6.1 och 6.1.1.

### *Skadestånd*

*3 § En hamnledning som inte har följt artikel 3.3, 4.2, 4.4 a, 4.5, 4.6, 5, 6.1–6.4, 6.6, 8.1 eller 8.3 i EU:s hamntjänstförordning ska ersätta den skada som däri- genom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om att en hamntjänsteleverantör har rätt till ersättning om en hamnledning inte har följt vissa uppräknade artiklar i hamntjänstförordningen. Skadeståndsskyldigheten innebär bl.a. att leverantörer som har fått rätt att utföra tjänster i hamnen men som exempelvis inte har fått tillgång till anläggningar i hamnen på samma villkor som andra leverantörer i hamnen kan få rätt till ersättning för den skada som har uppstått. Vidare kan leverantörer som önskat men som inte har fått möjlighet att utföra sina tjänster i hamnen på grund av att hamnledningen t.ex. har begränsat antalet leverantörer i hamnen på ett felaktigt sätt också kunna få ersättning för den skada som har uppstått på grund av överträdelsen.

Ansvaret är strikt, dvs. det krävs inte att hamnledningen haft uppsåt eller varit oaktsam för att ersättning ska kunna utgå. Om överträdelsen innebär att en leverantör felaktigt inte får utföra tjänster i en hamn innebär bestämmelsen att såväl det negativa som det positiva kontraktsintresset kan omfattas av ersättningsskyldigheten. Detta utesluter inte att ersättningen i vissa situationer i stället får bestämmas till ett skäligt belopp med hänsyn till bl.a. överträdelsens karaktär, nedlagda kostnader och utsikter till vinst (jfr den rättspraxis som har utvecklats i fråga om skadeståndets bestämmande vid offentlig upphandling, t.ex. NJA 2007 s. 349 med hänvisning till även tidigare praxis).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.1 och 6.1.2.

### **Hamninфраstrukturavgift**

*4 § Hamnledningen ska se till att en hamninфраstrukturavgift tas ut.*

Paragrafen innehåller en bestämmelse om att en hamnledning ska se till att en hamninфраstrukturavgift tas ut. Det är obligatoriskt att ta ut en sådan avgift. Bestämmelsen innebär inte att det är hamnledningen själv som behöver ta ut avgiften. Avgiften kan tas ut av någon annan på hamnledningens vägnar, och kan också ingå i t.ex. en hamnavgift, jfr artiklarna 2.16 och 13.2 i hamntjänstförordningen. Även i övrigt finns bestämmelser om avgiften i artikel 13 i hamntjänstförordningen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.3.

### **Klagomål m.m.**

*5 § Regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor enligt artiklarna 16 och 18 i EU:s hamntjänstförordning (prövningsmyndigheten).*

Paragrafen innehåller en upplysning om att regeringen bestämmer vilken myndighet som ska pröva frågor som regleras i artiklarna 16 och 18 i hamntjänstförordningen. I förordningen används beteckningen klagomål i artikel 16 och beteckningen överklagande i artikel 18. I denna proposition hanteras artikel 18 dock inte som ett överklagande enligt traditionell svensk rätt, utan som ett prövningsförfarande som ska ske hos myndighet. Myndigheten benämns prövningsmyndighet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.4.

*6 § En hamnledning eller en hamntjänsteleverantör ska på begäran av prövningsmyndigheten lämna den information och de handlingar som behövs för prövningen. Om brädska, materialets omfång eller något annat förhållande föranleder det, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldigheter för hamnledningar och hamntjänsteleverantörer att lämna information och andra handlingar till prövningsmyndigheten. Någon begränsning av vilken information och vilka handlingar som kan begäras in finns inte. Det krävs dock att uppgifterna behövs för en prövning av klagomålet.

Bestämmelsen, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, behandlas även i avsnitt 6.1.4.

1. *för prövningen, och*
  2. *för att de som omfattas av prövningen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU:s hamntjänstförordning eller enligt 4 §.*
- Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.*

Paragrafen innehåller i *första stycket* bestämmelser om rätt för prövningsmyndigheten att meddela förelägganden. Begreppet föreläggande innefattar även förelägganden som innebär ett förbud att vidta en åtgärd. Förelägganden kan beslutas dels som ett led i själva prövningen av t.ex. ett klagomål (*första stycket 1*), dels som ett påtryckningsmedel för att de materiella kraven i hamnskyddsförordningen eller 4 § i lagen följs (*första stycket 2*).

En prövning kan omfatta t.ex. frågan huruvida en hamnledning har gett en leverantör av hamntjänster rätten att utföra tjänsterna på de villkor som anges i hamntjänstförordningen. Myndighetens prövning kan därmed i praktiken ingripa i parternas privaträttsliga förhållanden. Inget hindrar att prövningsmyndigheten t.ex. förelägger en hamnledning att vidta sådana åtgärder att hamnledningen i praktiken kan behöva ingå nytt avtal med en hamntjänsteleverantör. Myndigheten kan också förelägga parterna att ta in villkor i avtal för att bestämmelserna i hamntjänstförordningen ska uppfyllas.

I *andra stycket* finns bestämmelser om rätt att förena ett föreläggande med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

Bestämmelsen, som i huvudsak har utformats enligt *Lagrådets* synpunkter, behandlas även i avsnitt 6.1.1 och 6.1.4.

### **Överklagande till domstol**

8 § *Prövningsmyndighetens beslut enligt 7 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas. När ett beslut överklagas, är prövningsmyndigheten motpart i domstolen.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande och partsställning för prövningsmyndigheten i domstol. Paragrafen reglerar överklagande av de beslut som fattas enligt lagen. De beslut som prövningsmyndigheten fattar enligt hamntjänstförordningen kan överklagas på det sätt och i den omfattning som framgår av bestämmelserna i förvaltningslagen (2017:900).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.5.

## **8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn**

1 § *Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att en kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör hamninnehavaren inom hamnens område anlöps eller nyttjas,*

*1. för fartyg som anlöper en kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område,*



2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över en kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2 gäller endast inom det område där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

Lagen har tillförts en paragrafnumrering. Innehållet i paragrafen är i sak oförändrat men har ändrats redaktionellt.

*2 § Bestämmelserna i 1 § ska inte tillämpas på avgifter som ska tas ut enligt lagen (2019:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.*

Paragrafen är ny och innehåller en bestämmelse om att 1 § inte ska tillämpas på avgifter som ska tas ut enligt lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning. EU:s hamntjänstförordning ska dock tillämpas endast av vissa av Sveriges hamnar. Vidare täcker den hamninfrastrukturavgift som ska tas ut enligt den kompletterande lagen inte samma kostnader som täcks av de avgifter som får tas ut enligt 1 §. Detta innebär att 1 § fortfarande ska tillämpas dels av de hamnar som inte omfattas av EU:s hamntjänstförordning och den nämnda lagen, dels på avgifter som inte omfattas av hamntjänstförordningen och den kompletterande lagen även om hamnen i sig omfattas av hamntjänstförordningen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.3.

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 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> EUT C 327, 12.11.2013, s. 111.

<sup>(2)</sup> EUT C 114, 15.4.2014, s. 57.

<sup>(3)</sup> 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 hamninfrastrukturer 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 marknadsnedvridning. 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<sup>(1)</sup>. 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 hamntjänsteleverantörer 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 hamnledning 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.

<sup>(1)</sup> 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 arbetsmarknadslag 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 överträdelser 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 <sup>(1)</sup> 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. Förordningen 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) Förordningen 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 <sup>(2)</sup> och kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 <sup>(3)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (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 anförtra 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<sup>(1)</sup> inte är tillämpligt då ingående 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<sup>(2)</sup>.
- (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 marknadsstillräde 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 marknadsstillräde 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<sup>(3)</sup> 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 uppstå.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>.
- (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<sup>(3)</sup> (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 prissmissbruk i de fall där monopol föreligger. Arrangemang bör fastställas för att se till att avgifterna för dessa tjänster fastställs på ett öppet, objektivt 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 koldioxid effektivitet 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.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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 verkningfull 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 parter 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 1

### SYFTE, TILLÄMPNINGSMRÅDE 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 funktionsätt. 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 <sup>(1)</sup>, 2014/24/EU <sup>(2)</sup> 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.

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

<sup>(2)</sup> 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 bortskaftande 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 arrendevgifter och avgifter med motsvarande verkan.
10. *uppsamling av fartygggenererat avfall och lastrester*: mottagande av fartygggenererat avfall och lastrester i fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot fartygggenererat avfall eller lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG<sup>(1)</sup>.
11. *hamnavgift*: en avgift som tas ut till förmån för hamntjänsteleverantören och som betalas av dem som utnyttjar den berörda tjänsten.
12. *hamntjänstekontrakt*: ett formellt och rättsligt bindande avtal 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. *när sjöfart*: 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.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygggenererat 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, skäliga 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 lägga 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 räkenskapsystemet 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 hamntjänsteleverantörer 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 hamntjänsteleverantören och i förekommande fall hamnledningen se till att hamnavgiftsbeloppet lätt kan utläsas av hamntjänsteanvändaren.

3. Hamntjänsteleverantören 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 hamntjänsteleverantörer 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 transporterens 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 art och nivå 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 hamnledning, 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 domstol.
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*

## Promemorians lagförslag

### Förslag till lag (0000:000) med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

#### **Tillämpningsområde**

**1 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till 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 tillsyn i hamnar (hamnförordningen).

#### **Överprövning av tilldelning av hamntjänster**

**2 §** Efter ansökan av en hamntjänsteleverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva

1. ett förfarande avseende rätten att tillhandahålla en hamntjänst,
2. giltigheten av ett avtal eller en överenskommelse om tillhandahållande av hamntjänster.

**3 §** En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**4 §** En ansökan om överprövning ska ha inkommit till förvaltningsrätten inom sex månader från det att avtalet eller överenskommelsen slöts.

**5 §** Om hamnledningen brutit mot de grundläggande principerna i artiklarna 3–9 i hamnförordningen och detta har medfört att hamntjänsteleverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att förfarandet ska göras om eller avslutas först sedan rättelse har gjorts. Rätten kan i sådana fall även besluta att ett avtal eller en överenskommelse är ogiltig.

Om det motiveras av hänsyn till ett tvingande allmänintresse, kan rätten besluta att avtalet eller överenskommelsen helt eller delvis ska bestå trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda. Avtalets eller överenskommelsens bestånd kan begränsas till viss tid.

#### **Skadestånd**

**6 §** En hamnledning som inte har följt art. 3–9 i hamnförordningen ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

Rätten till skadestånd inbegriper ersättning till en hamntjänsteleverantör för att förbereda och delta i tilldelningsförfarandet om åsidosättandet av

bestämmelserna i förordningen har menligt påverkat leverantörens möjligheter att få leverera hamntjänsten.

Prop. 2018/19:39  
Bilaga 2

**7 §** Talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol i den domkrets inom vars område hamnen är belägen inom ett år från den tidpunkt då förfarandet avseende tilldelningen av hamntjänsten avslutades eller då avtalet eller överenskommelsen förklarades ogiltig enligt 5 § genom beslut som har fått laga kraft. Väcks inte talan i tid är rätten till skadestånd förlorad.

## **Överprövning av vissa hamnavgifter**

**8 §** Efter ansökan av en hamnanvändare som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva beräkningsgrunden för sådana hamnavgifter som avses i artikel 12 i hamnförordningen samt giltigheten av debiteringen av dessa.

**9 §** En ansökan om överprövning ska göras hos den förvaltningsrätt i vars domkrets hamnen är belägen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**10 §** Står beräkningsgrunden i strid med artikel 12 i hamnförordningen ska rätten besluta om rättelse samt att felaktigt debiterade belopp ska återbetalas.

## **Tillsyn**

**11 §** Tillsynsmyndigheten ansvarar för tillsynen över att bestämmelserna i hamnförordningen följs.

**12 §** Tillsynsmyndigheten får från en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör inhämta den information och de handlingar som är nödvändiga för tillsynsverksamheten. Om det behövs på grund av brådska, materialets omfång eller något annat förhållande, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

**13 §** Om det behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva tillsyn enligt denna lag, får myndigheten förelägga en hamnledning eller en hamntjänsteleverantör att lämna information, visa upp en handling eller lämna över en kopia av handlingen. Föreläggandet får förenas med vite.

**14 §** Tillsynsmyndigheten får förelägga en hamnledning eller hamntjänsteleverantör att vidta de rättelser och andra åtgärder som föranleds av tillsynen. Föreläggandet får förenas med vite.

**15 §** Tillsynsmyndighetens föreläggande får överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets hamnen är belägen. När ett föreläggande överklagas, är tillsynsmyndigheten motpart i domstolen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **Bemyndigande**

**16 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter enligt denna lag om tillsyn.

## **Övriga bestämmelser**

**17 §** Ett beslut som denna lag är tillämplig på får inte överklagas med stöd av 13 kap. kommunallagen (2017:725).

---

1. Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.
2. Denna lag ska inte tillämpas i fråga om tidsbegränsade hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.
3. I fråga om hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade eller har motsvarande verkan, ska lagen tillämpas från och med den 1 juli 2025.

# Förslag till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

Prop. 2018/19:39  
Bilaga 2

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

dels att 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 2 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att hamninnehavaren tillhörig kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2. gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

## 1 §

Ledningen för en allmän hamn som omfattas av 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 tillsyn i hamnar (hamnförordningen) ska ta ut avgifter för nyttjande 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 (hamninfrastrukturavgifter).

Ledningen för andra allmänna hamnar än de som omfattas av hamnförordningen får ta ut sådana avgifter.

## 2 §

I fråga om fartyg som passerar hamnen tas avgift ut endast inom det vattenområde där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse av sådant vattenområde görs av hamnledningen.

Prop. 2018/19:39  
Bilaga 2

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.



Efter remiss har yttranden lämnats av Justitiekanslern, Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Luleå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Härnösand, Förvaltningsrätten i Malmö, Kustbevakningen, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Upphandlingsmyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten, Mark- och miljööverdomstolen, Naturvårdsverket, Lantmäteriet, Sjöfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Föreningen Svensk sjöfart, Sveriges hamnar, Sveriges kommuner och landsting, Gävle hamn AB, Göteborgs hamn AB, Hallands hamnar AB, Karlshamns hamn AB, Luleå hamn AB, Oxelösunds hamn AB, Skellefteå hamn, Stockholms hamnar AB, Trelleborgs hamn AB, Vänerhamn AB, Wallhamn AB Åhus Hamn och stuveri AB, Falkenbergs kommun, Gotlands kommun, Gullspångs kommun, Halmstads kommun, Helsingborgs kommun, Karlshamns kommun, Köpings kommun, Malmö kommun, Norrköpings kommun, Skellefteå kommun, Stockholms kommun, Trelleborgs kommun, Varbergs kommun och Östhammars kommun.

Därutöver har Svenska Kryssarklubben inkommit med yttrande.

Kalmar kommun, Landskrona kommun och Östhammars kommun har fått tillfälle att yttra sig men har avstått.

Länsstyrelsen i Kalmar län, Sveriges skeppsmäklareförening, Skärgårdsredarna, Lotsförbundet, Svenskt näringsliv, Transportindustriförbundet, Skogsindustrierna, Transportarbetareförbundet, Hamnarbetareförbundet, Copenhagen Malmö Port AB, Falkenbergs Terminal AB, Gotlands hamnar, Grisslehamn, Hargs hamn AB, Helsingborgs hamn AB, Husums hamn, Kalix hamn, Kalmar hamn AB, Karlskrona hamn, Kvarkenhamnar AB, Lysekils hamn AB, Målarhamnar AB, Mönsterås hamn, Piteå hamn AB, Preem Raff, Smålandshamnar AB, Strömstad hamn, Sundvalls hamn AB, Söderhamns stuveri och hamn AB, Södertälje hamn AB, Södra Norrlands hamn och logistik AB, Sölvesborgs stuveri och hamn AB, Uddevalla hamnterminal AB, Ystad hamn logistik AB, Örnsköldsviks hamn och logistik AB, Gävle kommun, Göteborgs kommun, Kalix kommun, Karlskrona kommun, Kristianstads kommun, Kristinehamns kommun, Köpings kommun, Luleå kommun, Lysekils kommun, Mönsterås kommun, Norrtälje kommun, Nynäshamns kommun, Oskarshamns kommun, Oxelösunds kommun, Piteå kommun, Stenungsunds kommun, Strömstads kommun, Sundsvalls kommun, Söderhamns kommun, Södertälje kommun, Sölvesborgs kommun, Tjörns kommun, Uddevalla kommun, Vänersborgs kommun, Umeå kommun, Västerås kommun, Ystad kommun och Örnsköldsviks kommun har fått tillfälle att yttra sig men har inte lämnat något yttrande.

# Lagrådsremissens lagförslag

## Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning

Härigenom föreskrivs följande.

#### Allmänna bestämmelser

**1 §** Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till 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 (EU:s hamntjänstförordning).

**2 §** Termer och uttryck i denna lag har samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning.

#### Skadestånd

**3 §** En hamnledning som inte har följt artikel 3.3, 4.2, 4.4 a, 4.5, 4.6, 5, 6.1–6.4, 6.6, 8.1 eller 8.3 i EU:s hamntjänstförordning ska ersätta den skada som därigenom har uppkommit för en hamntjänsteleverantör.

#### Hamninfrastrukturavgift

**4 §** Hamnledningen ska se till att en hamninfrastrukturavgift tas ut.

#### Klagomål m.m.

**5 §** Regeringen bestämmer vilken myndighet som prövar frågor enligt artiklarna 16 och 18 i EU:s hamntjänstförordning (prövningsmyndighet).

**6 §** En hamnledning eller en hamntjänsteleverantör ska på begäran av prövningsmyndigheten lämna den information och de handlingar som är nödvändiga för prövningen. Om det behövs på grund av brådska, materialets omfång eller något annat förhållande, får informationen eller handlingarna inhämtas genom besök hos hamnledningen eller hamntjänsteleverantören.

7 § Prövningsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för prövningen och för att de som omfattas av prövningen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU:s hamntjänstförordning eller enligt 4 §.

Prop. 2018/19:39

Bilaga 4

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## Överklagande till domstol

8 § Prövningsmyndighetens beslut enligt 7 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas. När ett beslut överklagas, är prövningsmyndigheten motpart i domstolen.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.
  2. För hamntjänstekontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade gäller lagen från och med den 1 juli 2025.
  3. Lagen gäller inte för tidsbegränsade kontrakt som har ingåtts före den 15 februari 2017.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

*dels att lagen ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 2 §, av följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att *hamn-innehavaren tillhörig* kaj, brygga eller liknande anordning inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamn-innehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2. gäller endast inom det område där trafiken enligt vad sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

### *Föreslagen lydelse*

#### *1 §*

Den som innehar en allmän hamn får ta ut avgifter, utan att *en* kaj, brygga eller liknande anordning *som tillhör hamninnehavaren* inom hamnens område anlöps eller nyttjas,

1. för fartyg som anlöper *en* kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamn-innehavaren men som ligger inom hamnens område,

2. för fartyg som passerar hamnens vattenområde,

3. för gods som lastas eller lossas över *en* kaj, brygga eller liknande anordning som tillhör någon annan än hamninnehavaren men som ligger inom hamnens område.

Rätten att ta ut avgift enligt första stycket 2 gäller endast inom det område där trafiken enligt vad Sjöfartsverket fastställt kan anses ha nytta av hamninnehavarens anordningar och tjänster. Ansökan om fastställelse görs av hamninnehavaren.

#### *2 §*

*Bestämmelserna i 1 § ska inte tillämpas på avgifter som ska tas ut enligt lagen (2019:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning.*

---

Denna lag träder i kraft den 24 mars 2019.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2018-12-19

**Närvarande:** F.d. justitieråden Gustaf Sandström och Severin Blomstrand samt justitierådet Erik Nymansson

## **Kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning**

Enligt en lagrådsremiss den 12 december 2018 har regeringen (Näringsdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning,
2. lag om ändring i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Per Håvik.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

### Förslaget till lag med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning

#### 2 §

I paragrafen anges att termer och uttryck i lagen har samma betydelse som i EU:s hamntjänstförordning. En motsvarande bestämmelse finns regelmässigt i andra lagar som innehåller kompletterade bestämmelser till EU-förordningar.

Vid föredragningen har anförts att även andra termer och uttryck i en EU-förordning än sådana som finns i en särskild definitionsartikel kan vara styrande vid tolkningen av motsvarande termer eller uttryck i en lag som kompletterar förordningen. I sammanhanget har hänvisats till uttalanden i propositionen om en ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 24 och 183).

Vid en föredragning i Lagrådet av en annan kompletteringslag uppmärksammades att en bestämmelse av det aktuella slaget i det fallet inte fyllde någon funktion; lagen hade ett fåtal paragrafer med ett allmänt innehåll. Bestämmelsen utgick i propositionen (prop. 2018/19:7). I övrigt synes behovet, utformningen och tolkningen av en sådan bestämmelse inte ha fått någon särskild uppmärksamhet.

En EU-förordning gäller som svensk lag. Termer och uttryck i en lag som kompletterar förordningen kan inte ha en egen, och från förordningen självständig, betydelse om inte förordningen i sig öppnar för det. Och detta oavsett om termen eller uttrycket finns med i en definitionsartikel eller ej. Fullföljs resonemanget skulle en bestämmelse av det aktuella slaget egentligen kunna avvaras.

Samtidigt kan tydlighetsskäl tala för att det i lagen markeras att termer och uttryck som används där ska tolkas på ett sätt som harmonierar med en EU-förordning om begreppen inte är självförklarande eller om de har en annan innebörd än enligt svensk rätt.

Ibland kan det vara en grannlaga uppgift att göra en sådan avgränsning. I det aktuella fallet är tre uttryck inte självförklarande, nämligen hamnledning, hamnstrukturavgift och hamntjänsteleverantör. En upplysning i lagen om att dessa termer förklaras i EU-förordningen bör underlätta för tillämparen och skapar inte utrymme för att tolka lagen i övrigt på ett sätt som är oförenligt med förordningen. Används denna teknik får den lag som kompletterar en förordning byggas ut om den skulle tillföras ytterligare begrepp som bör ha en motsvarighet i lagen.

De här berörda frågorna bör övervägas, om det inte kan ske i den fortsatta beredningen av det aktuella lagstiftningsärendet så i annat lämpligt sammanhang.

#### 6 §

I paragrafens första mening bör ”de handlingar som är nödvändiga ...” ersättas med ”de handlingar som behövs”. Även den andra meningen får då justeras, t.ex. så att den första delen av meningen inleds med ”Om brådska, materialets omfattning eller något annat förhållande föranleder det, ...”.

#### 7 §

I paragrafen föreskrivs att prövningsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för prövningen och för att de som omfattas av prövningen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU:s hamntjänstförordning eller enligt 4 §.

I samma paragraf regleras alltså förelägganden av två skilda slag, dels förelägganden som syftar till att skaffa fram det underlag som behövs för prövningen, dels förelägganden som innefattar prövningsmyndighetens slutliga ställningstagande. När föreläggandena behandlas i samma mening blir det svårt att förstå regleringens struktur.

Den del av regleringen som handlar om prövningsmyndighetens huvuduppgift bör inte ges en så undanskymd plats som blir följden av förslaget i remissen utan tas in i ett särskilt stycke eller rent av i en särskild paragraf. Förelägganden som gäller utredningsunderlaget har samband med 6 § och det kan övervägas att flytta den delen av bestämmelsen dit.

Beroende på vilken lösning som väljs kan det bli aktuellt att föra bestämmelsen om vite till en egen paragraf.

Enligt andra meningen i paragrafens första stycke får andra beslut enligt lagen än enligt 7 § inte överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Eftersom det inte synes finnas några sådana andra beslut bör meningen utgå. Alternativt kan första och andra meningarna ersättas med ”Prövningsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol”.

#### Förslaget till lag om ändring i lagen om vissa avgifter i allmän hamn

##### 1 §

I paragrafen föreslås redaktionella ändringar. En ändring avser första stycket 3. Enligt den bestämmelsen får avgifter tas ut ”för gods som lastas eller lossas över kaj, brygga eller liknande anordning...”. Ändringen innebär att ordet ”en” läggs till omedelbart före ”kaj, brygga eller liknande anordning”. Motsvarande tillägg har gjorts på två andra ställen i paragrafen.

Sedan länge gäller att s.k. nakna substantiv undviks i författningar. Om nakna substantiv används i det allmänna språkbruket ska de enligt riktlinjer för författningsskrivning (Gröna boken, Ds 2014:1, avsnitt 5.5.3) användas också i författningstext; i riktlinjerna ges som exempel på sådant allmänt språkbruk köra bil, jaga älg och kalla till förhör. När det är fråga om inarbetade fackuttryck bör rimligen särskild försiktighet iakttas.

Lagrådet har ibland reagerat när en obestämd artikel har tillförts författningstext på ett okänsligt sätt (jfr t.ex. prop. 2016/17:68 s. 164 och 175 angående ”ett åtal har beslutats”).

Lagrådet, som har föga kännedom om hamnterminologi, vill med detta väcka frågan om inte det tillagda ordet ”en” bör utgå i första stycket 3 och kanske också på övriga ställen i paragrafen.

## Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 januari 2019

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, Y Johansson, M Johansson, Baylan, Hallengren, Andersson, Bolund, Damberg, Strandhäll, Shekarabi, Ygeman, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkran, Lindhagen, Lind

Föredragande: statsrådet Eneroth

---

Regeringen beslutar proposition 2018/19:39 Kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning