EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Rapport om genomförandet och effekterna av förordningen om hamntjänster

SV

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Rapport om genomförandet och effekterna av förordningen om hamntjänster

1. INLEDNING

Mer än 1 000 kommersiella kusthamnar är i drift längs 60 000 km kust i Europeiska unionen (EU). Detta gör EU till en av de regioner i världen som har flest hamnar. Av dessa hamnar ingår 327[1] i det transeuropeiska transportnätet, av dem ingår 97 i stomnätet och 230 i det övergripande nätet.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 (*förordningen*) har tre huvudmål[2]. Det första målet är att säkerställa en ram för tillhandahållande av hamntjänster. Det andra målet är att säkerställa att en ändamålsenlig ram finns på plats för att locka nödvändiga investeringar i samtliga kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. Det tredje målet är att säkerställa lika villkor på europeisk nivå inom och mellan hamnar i Europa.

Som anges i skäl 10 föreskriver förordningen 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 enligt förordningen, under förutsättning att den ram för tillhandahållande av hamntjänster och de gemensamma regler för finansiell insyn som fastställs i förordningen respekteras.

I enlighet med artikel 20 i förordningen var kommissionen skyldig att senast den 24 mars 2023 lägga fram denna rapport för Europaparlamentet och rådet. Det var dock inte möjligt att lägga fram denna rapport förrän under 2026 av två skäl, nämligen i) förseningar i medlemsstaternas inlämning av begärda uppgifter, och ii) låg svarsfrekvens bland berörda parter på en enkät[3].

Rapporten belyser effekterna av genomförandet av förordningen. Den är avsedd som en lägesbild av det aktuella genomförandet av förordningen och dess funktionssätt, och den beaktar även de framsteg som gjorts inom ramen för EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn, i enlighet med kraven i artikel 20 i förordningen. Rapporten utgör inte en utvärdering av förordningen.

Denna rapport grundas på

[1] Antalet kusthamnar är 283 och antalet hamnar som är både kust- och inlandshamnar är 44.

[2] 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, EUT L 57, 3.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj.

[3] Enkäten var del av en stödstudie som kommissionen beställde för att samla in uppgifter och samråda med medlemsstaterna och berörda parter. Stödstudien finns bifogad till denna rapport.

– anmälningar från medlemsstaterna vid tillämpningen av förordningen,

– resultaten av en stödstudie (offentliggjord tillsammans med denna rapport) som kommissionen har beställt för att samla in uppgifter och samråda med medlemsstaterna och berörda parter genom enkäter och riktade intervjuer,

– utbyten med medlemsstaterna och parter inom sjöfartsnäringen inom ramen för kommissionens expertgrupp europeiska hamnforumet[4],

– informationsutbyten med de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för kusthamnar, inom ramen för deras skyldighet att informera kommissionen[5].

Dialogen mellan kommissionen, nationella myndigheter med ansvar för hamnar och olika berörda parter inom sjöfarts- och hamnsektorerna förs inom det europeiska hamnforumet (EPF, *European Ports Forum*), vilket är en expertgrupp som inrättats av kommissionen.

Europeiska hamnforumet inrättades som en expertgrupp inom kommission i maj 2017. Dess uppdrag är att utbyta information och ge vägledning i hamnrelaterade frågor, och i synnerhet att ge kommissionen vägledning om initiativ för att främja och stödja en enhetlig tillämpning av förordningen.

Europeiska hamnforumet består av myndigheter från 27 medlemsstater, andra offentliga organ (t.ex. från EES-länder) samt 15 organisationer som företräder hamnyrken och hamnnäringar.

Det europeiska hamnforumet har sammanträtt tio gånger sedan inrättandet och har diskuterat en lång rad frågor av direkt intresse för hamnsektorn. Sedan inrättandet har man i synnerhet diskuterat vissa centrala bestämmelser i förordningen, framför allt bestämmelserna om i) tillträde till marknaden för hamntjänster, ii) insyn, iii) avgifter, iv) samråd, v) system för hantering av klagomål, och vi) övergångsbestämmelser.

Kommissionen har även samlat in frågor om vissa bestämmelser i förordningen och gett vägledning om hur dessa frågor bäst kan hanteras. De frågor som togs upp och kommissionens svar som finns tillgängliga som bilaga till protokollet från det europeiska hamnforumets tredje möte, som hölls den 14 december 2018.

Ytterligare ämnen som det europeiska hamnforumet har behandlat är i) lagstiftnings- eller policyinitiativ som kommissionen har föreslagit sedan expertgruppen inrättades, ii) medel och finansieringsmöjligheter för hamnar, iii) studier som konsulter har genomfört på uppdrag av kommissionen, iv) utbyte av exempel på god praxis inom hamnsektorn, v) återkoppling från det europeiska hamnforumets undergrupper, och vi) allmän återkoppling från berörda parter.

För att samla in uppgifter om genomförandet av förordningen anlitade kommissionen en konsult för att genomföra en stödstudie till rapporten om genomförandet av förordningen om

[4] Europeiska hamnforumet (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Enligt kraven i artiklarna 16 (Hantering av klagomål), 17 (Berörda myndigheter) och 19 (Sanktioner) i förordningen.

inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EU) 2017/352[6].

Syftet med uppdraget var att ta fram en översikt till stöd för denna rapport om genomförandet genom i) riktade enkäter till medlemsstater, hamnledningar, hamntjänsteleverantörer och rederier, och ii) riktade intervjuer med hamnledningar och hamntjänsteleverantörer. Kartläggningsstudien ger en lägesbild av genomförandet av förordningen.

Studien omfattar perioden januari 2023–april 2024. Den var ursprungligen avsedd att pågå i tolv månader men förlängdes på grund av den låga svarsfrekvensen på enkäterna bland ett antal medlemsstater och berörda parter.

Ett exempel på detta är att myndigheterna i 8 av de 22 medlemsstaterna med kusthamnar, dvs. mer än en tredjedel, inte besvarade enkäterna, trots flera påminnelser, bland annat från kommissionen. Samma bristande svarsbenägenhet var ett problem bland de berörda parterna. Hamnledningar från 10 medlemsstater – det vill säga nästan hälften av dem – svarade inte alls på enkäten, och ytterligare 6 svarade endast delvis. Hamntjänsteleverantörer var däremot bättre på att svara på enkäten. Svaren var fortfarande otillräckliga från 7 medlemsstater, men fullständiga uppsättningar av svar mottogs från representanter i 15 medlemsstater.

Såsom framgår av de kartor som ingår i stödstudien var den totala svarsfrekvensen ojämn, där vissa medlemsstater eller berörda parter endast lämnade delvisa svar eller inte svarade alls, trots upprepade förfrågningar om återkoppling från både konsulten och kommissionen. Till följd av detta bör studiens resultat tolkas med försiktighet.

2. GENOMFÖRANDE AV FÖRORDNINGEN PER KAPITEL

2.1. Kapitel I: Syfte, tillämpningsområde och definitioner

Kapitel I i förordningen omfattar **artiklarna 1 och 2** och fastställer förordningens allmänna ramar.

Artikel 1 i förordningen (syfte och tillämpningsområde)

Vad gäller det geografiska tillämpningsområdet tillämpas förordningen på alla kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet, enligt förteckningen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013 (numera ersatt av förordning (EU) 2024/1679)[7].

Enligt artikel 1.5 i förordningen får medlemsstaterna dock besluta att inte tillämpa förordningen på kusthamnar i det övergripande nätet som är belägna i de yttersta

[6] Europeiska kommissionen: Europeiska kommissionen: Generaldirektoratet för transport och rörlighet, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352*, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013, EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

randområdena. Portugal har gjort en sådan anmälan. På motsvarande sätt får medlemsstaterna besluta att tillämpa förordningen på kusthamnar som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet[8]. Förordningen är således för närvarande tillämplig på samtliga 97 hamnar i stomnätet och 230 hamnar i det övergripande nätet.

Vad gäller det **materiella tillämpningsområdet** är förordningen fullt ut tillämplig på tillhandahållandet av ett antal kategorier av hamntjänster, antingen inom hamnområdet eller på vattenvägen till hamnen, nämligen i) bunkring, ii) förtöjning, iii) uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester, och iv) bogsering.

Artikel 2 i förordningen (definitioner)

Vissa medlemsstater och berörda parter ställde frågor om tolkningen av flera av definitionerna i artikel 2. Som nämndes ovan har kommissionen delat frågorna och svaren inom ramen för det europeiska hamnforumets arbete.

2.2. KAPITEL II Tillhandahållande av hamntjänster

Kapitel II i förordningen omfattar **artiklarna 3–10** och innehåller regler om tillhandahållande av hamntjänster, nämligen i) organisation av hamntjänster, ii) minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster, iii) förfaranden för att säkerställa efterlevnad av minimikraven, iv) begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer, v) skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, vi) interna operatörer, vii) skydd av arbetstagarnas rättigheter, och viii) undantag.

Artikel 3 i förordningen (organisation av hamntjänster)

Denna artikel anger i stora drag de regler om organisationen av hamntjänster som utvecklas vidare i efterföljande artiklar. Dessa regler omfattar frågor såsom i) minimikrav, ii) begränsningar av antalet leverantörer, iii) skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, iv) inskränkningar med avseende på interna operatörer.

Studien visar att minimikrav var det villkor som oftast tillämpades på hamntjänster, följt av begränsningar av antalet leverantörer och skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Begränsningar med avseende på interna operatörer tillämpades endast i marginell utsträckning, om alls. De flesta av dessa villkor var dock redan i kraft innan förordningen började tillämpas. Villkoren tillämpades i huvudsak av hamnledningarna, eftersom de flesta medlemsstater, med två undantag, inte hade infört några sådana villkor.

Artikel 4 i förordningen (minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster)

[8] Hittills har ingen medlemsstat gjort en sådan anmälan.

Studien visar att samtliga hamntjänsteleverantörer som besvarade enkäten uppgav att de måste uppfylla minimikrav. De flesta av de leverantörer som besvarade enkäten angav att tillämpningen av förordningen inte hade medfört några ändringar av dessa krav. Med vissa undantag tillämpade samtliga hamnledningar minimikrav för utförandet av hamntjänster.

Med åberopande av artikel 4.3 i förordningen underrättade tre medlemsstater, Frankrike, Italien och Spanien, kommissionen om sitt beslut att införa ett krav på ”nationell flagg” för fartyg som huvudsakligen används för bogsering i hamnar belägna på deras territorium (dvs. att bogserbåtar var tvungna att vara registrerade under flagg från det land där de tillhandahöll tjänster). Kommissionen mottog därefter ett klagomål om genomförandet av artikel 4.3 i förordningen riktat mot en av dessa medlemsstater. Kommissionen inledde därefter överträdelseförfaranden mot de tre medlemsstaterna avseende detta krav på ”nationell flagg”: INFR(2025)2080 – Frankrike, INFR(2025)2081 – Italien och INFR(2025)4021 – Spanien.

Artikel 5 i förordningen (förfarande för att säkerställa efterlevnad av minimikraven)

Studien visar att den stora majoriteten av hamntjänsteleverantörerna svarade att de hade fått svar på sin begäran om att få tillhandahålla hamntjänster inom mindre än en månad. I två fall rapporterade hamntjänsteleverantörer att deras begäran om att få tillhandahålla hamntjänster hade avslagits med hänvisning till minimikraven.

Artikel 6 i förordningen (begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer)

Med stöd av artikel 6.1 i förordningen beslutade Portugal[9] att ge sina hamnar i det övergripande nätet (som inte uppfyller kriterierna i artikel 20.2 b i förordning (EU) nr 1315/2013[10]) befogenhet att begränsa antalet tjänsteleverantörer för en given hamntjänst.

Studien visade att ungefär hälften av de svarande hamnledningarna hade beslutat att införa sådana begränsningar, medan ungefär hälften inte hade infört några sådana krav. Samtliga hamnledningar som uppgav att de hade begränsningar på plats angav att dessa begränsningar redan var i kraft innan förordningen började tillämpas. Generellt sett är bunkring den hamntjänst som är minst begränsad, medan lotsning och bogsering är de tjänster som är mest begränsade, inbegripet genom att ett krav på ”nationell flagg” införts för bogserbåtar. De huvudsakliga skäl som hamnledningarna angav för att införa begränsningar rör fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och behovet av att säkerställa säker, trygg eller miljömässigt hållbar hamnverksamhet. Vissa hamnledningar tillhandahåller själva vissa hamntjänster, eller genom ett organ som de kontrollerar, och vissa hamnledningar har beslutat att begränsa antalet leverantörer till en.

Artikel 7 i förordningen (skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster)

Studien visar att två medlemsstater, Belgien och Portugal, har gett hamnledningen rätt att införa skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Dessutom ålägger en finsk och en italiensk hamn också skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. I detta avseende är

[9] Lag (Decreto-lei) nr 9/2022 av den 11 januari 2022.
[10] Numera punkt artikel 25.4 b i förordning (EU) 2024/1679.

det lotsning, bogsering, förtöjning och uppsamling av avfall som i högst grad omfattas av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Artikel 8 i förordningen (intern operatör)

Studien visar att interna operatörer är relativt vanliga i en medlemsstat (Danmark)[11], och det finns även ett fåtal interna operatörer för vissa hamntjänster i ett fåtal hamnar i Belgien, Kroatien, Italien, Lettland, Portugal och Tyskland. De hamntjänster som rapporterats utföras av interna operatörer utgörs av samtliga hamntjänster som omfattas av förordningen, utan att någon särskild hamntjänst sticker ut i fråga om antalet förekomster.

Artikel 9 i förordningen (skydd av arbetstagares rättigheter)

Studien visar att de flesta hamnledningar redan innan förordningen började tillämpas krävde en garanti för lämpliga arbetsvillkor för personalen, och fyra hamnar gick så långt som att överföra en avgående leverantörs rättigheter och skyldigheter till den nya leverantören.

Artikel 10 i förordningen (undantag)

Kapitel II (om tillhandahållande av hamntjänster) och artikel 21 (om övergångsbestämmelser) i förordningen är inte tillämpliga på lasthanteringstjänster, passagerartjänster eller lotsning. Enligt artikel 10.2 i förordningen får medlemsstaterna dock besluta att tillämpa både kapitel II och artikel 21 på lotsning. En medlemsstat, Slovenien, har utnyttjat denna möjlighet[12].

2.3. Kapitel III: Finansiell insyn och oberoende

Kapitel III i förordningen omfattar **artiklarna 11–13** och innehåller regler om i) insyn i de finansiella förbindelserna mellan myndigheter och en hamnledning, ii) hamnavgifter, och iii) hamninfrastrukturavgifter.

Det bör noteras att även om artikel 10.1 undantar lasthanteringstjänster, passagerartjänster och lotsning från tillämpningsområdet för kapitel II, omfattas dessa tre tjänster fullt ut av bestämmelserna i kapitel III.

Artikel 11 i förordningen (insyn i de finansiella förbindelserna)

Studien visar att en hamnledning och flera hamntjänsteleverantörer har gjort anpassningar av sina räkenskapssystem sedan förordningen antogs. Finansiell insyn för både hamnledningar och hamntjänsteleverantörer säkerställs genom offentliggörande av årsredovisningar eller rapporter samt genom revisioner eller inlämning till utsedda statliga organ. Mer detaljerad

[11] Hamnledningen, eller den behöriga myndigheten, får besluta att antingen själv tillhandahålla en hamntjänst eller att göra det genom en i rättsligt hänseende fristående enhet över vilken den utövar en kontroll på ett liknande sätt som över sina egna avdelningar.
[12] *Uradni list RS* (Republiken Sloveniens officiella tidning) nr 11/20.

information finns i stödstudien om i) åtskillnaden mellan offentliga medel som mottagits för tillhandahållande av hamntjänster eller muddringsverksamhet och medel som avsatts för annan verksamhet (artikel 11.2 i förordningen), ii) klagomål (artikel 11.5 i förordningen), iii) nya offentliga medel (artikel 11.6 i förordningen), iv) ersättning för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (artikel 11.7 i förordningen), och iv) möjligheten (som ingen medlemsstat har utnyttjat) att inte tillämpa artikel 11.2 på hamnar i det övergripande nätet (artikel 11.8 i förordningen). Studien har visat att kraven på separat redovisning har varit ändamålsenliga.

Artikel 12 i förordningen (hamnavgifter)

Studien visar att ungefär en tredjedel av de hamnledningar som besvarade enkäten uppgav att hamnavgifter ingår i andra betalningar. Hamntjänsteleverantörer bekräftade att hamnavgifter i allmänhet inte ingår i andra betalningar, eftersom kunderna betalar hamnavgiften direkt till tjänsteleverantören. Mycket få formella klagomål inkom under perioden januari 2023–april 2024 till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna avseende hamnavgifter eller begäran om att lämna information till den behöriga myndigheten.

Artikel 13 i förordningen (hamninfrastrukturavgifter)

Studien visar att hamninfrastrukturavgifterna är lätta att identifiera för den stora merparten av hamntjänsteleverantörer. Fem hamnledningar har infört variationer i hamninfrastrukturavgifter av de skäl som anges i artikel 13.4 sedan förordningen antogs. Däremot uppgav nästan tre fjärdedelar av de hamntjänsteleverantörer som besvarade enkäten att hamninfrastrukturavgifterna hade ändrats under denna period, och i nästan samtliga fall hade dessa ändringar meddelats i god tid. Dessutom framgick det i tre fall av återkoppling från berörda parter att hamninfrastrukturavgifterna inte ansågs vara förenliga med de principer om öppenhet som fastställs i förordningen. I praktiskt taget samtliga fall offentliggörs hamninfrastrukturavgifterna. Slutligen, när det gäller klagomål avseende hamninfrastrukturavgifter som mottagits av nationella myndigheter, uppgav en fjärdedel av hamnledningarna att de hade ombetts att lämna information till den behöriga myndigheten.

2.4. Kapitel IV: Allmänna bestämmelser och slutbestämmelser

Kapitel IV i förordningen, som omfattar **artiklarna 14–22**, innehåller regler om i) personalutbildning, ii) samråd med hamnanvändare och övriga berörda parter, iii) hantering av klagomål, iv) relevanta myndigheter, v) överklaganden, och vi) sanktioner.

Artikel 14 i förordningen (utbildning av personal)

Studien visar att fyra hamntjänsteleverantörer har fått ändra sin praxis avseende utbildning av personal sedan förordningen började tillämpas.

Artikel 15 i förordningen (samråd med hamnanvändare och övriga berörda parter)

Studien visar att så gott som samtliga hamnledningar samrådde med hamnanvändare och berörda parter redan innan förordningen började tillämpas. Fyra danska hamnar uppgav att de inte samråder med berörda parter. Med undantag för fysisk planering har antalet samråd ökat inom nästan samtliga kategorier av skäl för samråd sedan förordningen började tillämpas. Denna ökning har varit mest märkbar när det gäller åtgärder för att säkerställa säkerheten inom hamnområdet, inbegripet, i förekommande fall, hamnarbetares hälsa och säkerhet. Studien har visat att kravet på samråd i artikel 15 i förordningen har varit ändamålsenligt.

Artikel 16 i förordningen (hantering av klagomål)

Enligt artiklarna 16, 17 och 19 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sina nationella förfaranden och organ för handläggning av klagomål (artikel 16), behöriga myndigheter (artikel 17) och sanktionssystem (artikel 19).

Senast den 24 mars 2019 skulle medlemsstaterna underrätta kommissionen om i) sitt förfarande för hantering av klagomål, och ii) sina myndigheter med ansvar för hantering av klagomål (artikel 16.7 i förordningen).

Vid tidsfristen den 24 mars 2019 hade 8 av dåvarande 23 medlemsstater med kusthamnar[13] fullgjort sina anmälningsskyldigheter fullt ut. I oktober 2019 hade 14 medlemsstater med kusthamnar fullgjort sina anmälningsskyldigheter fullt ut, och kommissionen sände en skrivelse till de återstående medlemsstaterna med kusthamnar med en påminnelse om deras anmälningsskyldigheter. I juni 2020 hade sammanlagt 16 medlemsstater fullgjort sina anmälningsskyldigheter fullt ut. Vid den tidpunkten hade ytterligare tre medlemsstater endast delvis fullgjort sina anmälningsskyldigheter. Kommissionen inledde därför flera överträdelseförfaranden, som senare avslutades när medlemsstaterna hade fullgjort sina anmälningsskyldigheter eller åtgärdat bristerna i sak[14].

Vid tidpunkten för offentliggörandet av denna rapport har samtliga medlemsstater med kusthamnar fullgjort sina anmälningsskyldigheter[15].

Enligt de uppgifter som mottagits från medlemsstaterna kan organen för handläggning av klagomål delas in i olika kategorier: i) tillsynsmyndigheter med ansvar för transport, ii) sjöfartsmyndigheter, iii) konkurrens-, konsument- eller marknadsmyndigheter, iv) ministerier med ansvar för transportpolitik, och även v) organ som inrättats specifikt för att hantera hamnrelaterade klagomål.

[13] Dvs. medlemsstater med minst en kusthamn.

[14] I juli 2020 inledde kommissionen överträdelseförfaranden mot fyra medlemsstater som vid den tidpunkten inte hade fullgjort någon av sina anmälningsskyldigheter: INFR(2020)2210 – Belgien, INFR(2020)2211 – Cypern, INFR(2020)2212 – Nederländerna och INFR(2020)2213 – Portugal. I december 2022 hade samtliga fyra medlemsstater fullgjort samtliga sina anmälningsskyldigheter, och i april 2023 avslutades de motsvarande överträdelseärendena.
I juni 2021 inledde kommissionen överträdelseförfaranden mot tre medlemsstater som vid den tidpunkten endast delvis hade fullgjort sina anmälningsskyldigheter: INFR(2021)2042 – Kroatien, INFR(2021)2043 – Italien och INFR(2021)2044 – Slovenien. I november 2021 hade två av dessa medlemsstater fullgjort samtliga sina anmälningsskyldigheter, och i maj 2022 avslutades de motsvarande överträdelseärendena. Det sista återstående överträdelseförfarandet avslutades i december 2025.

[15] På följande webbplats finns en översikt över anmälningarna: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_sv.

Efter att ha genomfört en kontroll av att de mottagna anmälningarna var förenliga med kraven inledde kommissionen i juli 2023 överträdelseförfarande INFR(2021)2041 mot Tyskland på grund av i) att organen för hantering av klagomål för hamnar i vissa av landets regioner inte hade identifierats, ii) att organen för hantering av klagomål för hamnar i andra tyska regioner inte hade identifierats med den säkerhet som krävs, och iii) att de utsedda organen för hantering av klagomål inte var förenliga med kraven i artikel 16.2 i förordningen. Efter att Tyskland hade åtgärdat bristerna avslutades överträdelseförfarandet i maj 2025.

Studien visar att sex hamnledningar har varit föremål för klagomål. Även hamntjänster har varit föremål för klagomål, bland annat specifikt från redare. Det bör noteras att endast tre medlemsstater – Danmark, Irland och Sverige – enligt de uppgifter som mottagits från medlemsstaterna inom ramen för stödstudien har underrättat kommissionen om de klagomål de mottagit. I de flesta medlemsstater finns klagomålsformuläret tillgängligt på det lokala språket och på engelska. Vad gäller informationsutbytet om tillämpningen av artikel 16 (som avser hantering av klagomål) rapporterar stödstudien om ett sådant samarbete mellan Danmark och Sverige samt mellan Polen och Slovenien. Kommissionen uppmuntrar sådant samarbete, i enlighet med artikel 16.8 i förordningen. I enlighet med artikel 16.7 har kommissionen offentliggjort de uppgifter som mottagits från medlemsstaterna om deras organ för hantering av klagomål[16].

Artikel 17 i förordningen (berörda myndigheter)

Enligt förordningen var medlemsstaterna även skyldiga att säkerställa att hamnanvändare och andra berörda parter informeras om de behöriga myndigheter som avses i i) artikel 11.5 (i samband med klagomål om insyn i de finansiella förbindelserna), ii) artikel 12.3 (i samband med klagomål om hamnavgifter), och iii) artikel 13.6 (i samband med klagomål om hamninfrastrukturavgifter), samt att medlemsstaterna underrättar kommissionen om dessa myndigheter. Denna information har offentliggjorts av kommissionen[17].

Enligt de uppgifter som mottagits från medlemsstaterna omfattar typerna av berörda myndigheter i) tillsynsmyndigheter med ansvar för transport, ii) sjöfartsmyndigheter, iii) ministerier med ansvar för transport- eller hamnpolitik, eller, i förekommande fall, iv) andra ministerier, konkurrensmyndigheter eller hamnspecifika organ för hantering av klagomål.

Artikel 18 i förordningen (överklaganden)

Studien kunde inte inhämta information om överklaganden av beslut eller enskilda åtgärder som fattats eller vidtagits enligt denna förordning av hamnledningen, den behöriga myndigheten eller någon annan berörd nationell myndighet.

Artikel 19 i förordningen (sanktioner)

[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_sv.
[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_sv.

Enligt förordningen var medlemsstaterna skyldiga att i) fastställa bestämmelser om effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner som är tillämpliga på överträdelser av förordningen, och ii) vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa bestämmelser genomförs. Medlemsstaterna var även skyldiga att underrätta kommissionen om dessa åtgärder. Till skillnad från reglerna om hantering av klagomål och underrättelse till kommissionen om behöriga myndigheter finns det dock inget krav på offentliggörande från kommissionens sida vad gäller sanktioner. Stödstudien framkom inte med någon ytterligare information.

Artikel 20 i förordningen (rapport – framsteg som gjorts inom ramen för EU:s kommitté för social dialog inom hamnsektorn)

Utöver överlämnandet av denna rapport till Europaparlamentet och rådet om förordningens funktionssätt och effekter kräver artikel 20 i förordningen att denna rapport beaktar de framsteg som gjorts inom ramen för EU:s sektorsvisa kommitté för social dialog inom hamnsektorn. Sedan förordningens ikraftträdande har 22 möten hållits inom den sektorsvisa kommittén för social dialog inom hamnsektorn. En viktig framgång bland arbetsmarknadens parter i denna kommitté är den överenskommelse som nåddes 2023 om utbildning för hamnarbetare avseende desinficerade containrar. EU:s sektorsvisa kommitté för social dialog inom hamnsektorn har även diskuterat i) den tekniska utvecklingens inverkan på sektorn, ii) inverkan av EU:s konkurrenspolitik, inbegripet gruppundantagsförordningen för konsortier, på sektorn, iii) riktlinjer för olycksförebyggande arbete i hamnar, iv) säkerhet ombord, v) kompetens och utbildning, vi) kvinnor och unga inom hamnsektorn, vii) EU:s krav för säker lastning och lossning av bulkfartyg, viii) sjösäkerhet, ix) inverkan av utvidgningen av utsläppshandelssystemet till sjötransportsektorn, och x) en europeisk hamnstrategi.

Inför mötet i EU:s sektorsvisa kommitté för social dialog för hamnar den 5 februari 2026 uttryckte de tre EU-omfattande organisationer som företräder hamnarbetare sin uppfattning att den sociala dialogen på EU-nivå hade gett begränsade konkreta resultat och underrättade kommissionen och övriga erkända arbetsmarknadsparter om sitt beslut att lämna kommittén. Kommissionen tog del av beslutet, men förblir engagerad i den sociala dialogen och samrådet med arbetsmarknadens parter för att säkerställa att samtliga berörda parter involveras i policyutvecklingen.

Artikel 21 i förordningen (övergångsbestämmelser)

Denna artikel innehåller regler om **övergångsbestämmelser**, enligt vilka

- förordningen inte är tillämplig på hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som är tidsbegränsade,
- hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade, eller som har liknande verkan, ska ändras för att vara förenliga med förordningen senast den 1 juli 2025.

Studien visar att sju hamnmyndigheter uppgav att de inte hade några hamntjänstekontrakt som hade ingåtts före den 15 februari 2017 och som var tidsbegränsade eller i kraft vid tidpunkten för förordningens ikraftträdande. Andra hamnledningar uppgav däremot att de hade sådana kontrakt för vissa typer av hamntjänster. En femtedel av de svarande hamntjänsteleverantörerna uppgav att de hade ett kontrakt som hade ingåtts före

förordningens ikraftträdande och som var tidsbegränsat. Ingen av handledningarna hade några hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte var tidsbegränsade. Ett fåtal hamntjänsteleverantörer hade dock sådana kontrakt, i de flesta fall med en anståndsperiod för att uppfylla kraven i förordningen. Kartläggningsstudien visade att en medlemsstat hade sådana kontrakt för samtliga lotsningsföretag verksamma i den medlemsstaten. Det erinras om att hamntjänstekontrakt som ingåtts före den 15 februari 2017 och som inte är tidsbegränsade, eller som har liknande verkan, enligt artikel 21.2 i förordningen skulle ha ändrats för att vara förenliga med förordningen senast den 1 juli 2025.

Artikel 22 i förordningen (ikraftträdande)

Slutligen innehåller denna artikel ett tvåårigt **uppskov med tillämpningen** av förordningen från och med den dag då den trädde i kraft, vilket innebär att den först trädde i kraft den 24 mars 2019.

3. ÄNDRINGAR AV FÖRORDNINGEN OCH DERAS GENOMFÖRANDE

Sedan förordningen antogs den 14 februari 2017 har en tillämplig ändring gjorts av förordningen, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/697[18], som gav hamnledningar eller behöriga myndigheter möjlighet att, med anledning av covid-19-utbrottet, tillämpa flexibilitet fram till oktober 2020 vad gäller uttag av hamninfrastrukturavgifter.

I enlighet med artikel 1 i förordning (EU) 2020/697 får hamnledningen eller den behöriga myndigheten besluta att avstå från, tillfälligt avbryta, minska eller skjuta upp betalningen av hamninfrastrukturavgifter som ska betalas för perioden 1 mars 2020–31 oktober 2020.

Enligt uppgifter som samlats in inom ramen för stödstudien utnyttjade fem medlemsstater, för samtliga hamnar i respektive land, samt sex hamnledningar och en behörig myndighet de ovannämnda möjligheterna enligt artikel 1 i förordning (EU) 2020/697. Närmare uppgifter om de genomförda åtgärderna finns i stödstudien.

4. SLUTSATS

Sedan förordningen antogs för nio år sedan har den gradvis genomförts, med vissa förseningar.

Innan förordningen började tillämpas identifierade medlemsstaterna och berörda parter ett behov av vägledning från kommissionen om ett antal bestämmelser för att klargöra deras innebörd. Kommissionen tillhandahöll denna vägledning 2018 för att bidra till ett korrekt

[18] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/697 av den 25 maj 2020 om ändring av förordning (EU) 2017/352 för att göra det möjligt för hamnledningen eller den behöriga myndigheten att ge flexibilitet vid uttag av hamninfrastrukturavgifter i samband med covid-19-utbrottet, EUT L 165, 27.5.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj.

genomförande av förordningen. Det förekom ett begränsat antal klagomål och överträdelseförfaranden kopplade till en felaktig tillämpning av förordningen.

När det gäller efterlevnad har kommissionens tillsynsarbete inriktats på medlemsstaternas anmälningsskyldigheter. Detta har vid behov inneburit att ett antal överträdelseförfaranden inletts, vilka samtliga har fått avsedd effekt genom att säkerställa efterlevnaden av medlemsstaternas anmälningsskyldigheter.

Förordning (EU) 2020/697 gav hamnledningen eller den behöriga myndigheten möjlighet att efterge, tillfälligt upphäva, sänka eller senarelägga betalningen av hamninfrastrukturavgifter som förföll till betalning under perioden 1 mars–31 oktober 2020 med anledning av covid-19-pandemin. Denna tillfälliga möjlighet utnyttjades i mycket liten utsträckning av europeiska hamnar, och det ansågs inte nödvändigt att förlänga åtgärden.

Kommissionen bedömer sammantaget att genomförandet av EU:s ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar är förenligt med de mål som anges i förordningen och att det är tillfredsställande.

Kommissionen kommer dock att fortsätta att arbeta med medlemsstaterna och berörda parter för att övervaka en korrekt tillämpning i det transeuropeiska transportnätets 327 hamnar.