

1. EU kommissionens förslag

Inom EU pågår ett omfattande arbete som syftar till att öka effektiviteten i det europeiska transportsystemet. Detta arbete har resulterat i ny nationell lagstiftning (t.ex. lag om det fria marknadstillträdet på flygplatser infördes i Sverige 2000-05-01) och ytterligare direktiv som måste följas av nationell lagstiftning förbereds inom EU.

Denna sammanfattning behandlar EU kommissionen förslag till direktiv om det fria marknadstillträdet (direktivet) för utförare av olika servicetjänster i EU-hamnarna. Förslaget till direktivtext finns tillgängligt i form av olika utkast vilka kommenterats av bl.a. FEPORT, ESPO och Sveriges Hamnar. Det slutliga förslaget till direktivtext vänta bli publicerat under februari 2001 och kommer då att finnas även på svenska.

2. Förslagets syfte och målsättning

Syftet med förslaget är att skapa fritt tillträde till marknaden för hamntjänster i alla hamnar som omfattas av förslaget – EU hamnar som hanterar mer än 5 miljoner ton eller 500 000 passagerare per år. Med fritt marknadstillträde menas att alla leverantörer av servicetjänster skall ha rätt att tävla om de kontrakt som ger rätt att leverera tjänster inom hamnområdet där ”stuvvertjänsten” idag är den dominerande. Det fria marknadstillträdet förväntas leda till att kvalitén i tjänsteutbudet till kunderna förbättras och att kundens kostnaderna samtidigt minskar. Detta förväntas i sin tur resultera i att korta sjötransporter och kombinerade transporter kommer att öka i omfattning inom EU.

3. Vilka hamnar och vilka tjänster omfattas

Med de tröskelvärden som nu finns kommer följande hamnar i Sverige kommer att omfattas av förslaget: Göteborg, Helsingborg, Trelleborg, Malmö, Luleå, Stockholm, Karlshamn, Norrköping, Sundsvall, Oxelösund och Gävle. Direktivförslaget omfattar merparten av de traditionella hamntjänsterna, t.ex. lotsning, bogsering, förtöjning, lasthantering, lagring, omlastning och passagerartjänster.

4. Hamnens ledning

För att hamnen som helhet skall kunna verka på ett effektivt sätt förutsätts att en Hamnledning (managing body of the port) finns som har till uppgift att utveckla och underhålla infrastrukturen och dessutom samordna och övervaka de olika serviceföretagens verksamhet. Direktivförslaget angriper inte ägandet av hamnanläggningarna i sig men förhindrar Hamnledningen/ägaren att skapa ett tjänstemonopol inom sitt hamnområde.

5. Upphandling av tjänster genom budgivning

Hamnledningen har att ingå avtal med ett antal tjänsteföretag som erhåller sina kontrakt efter en öppen upphandling. Urvalet av dessa företag måste ske öppet, objektivt, icke diskriminerande och relevant. Vad gäller lasthanteringstjänsten, som är den dominerande hamntjänsten, så skall denna utföras av minst två leverantörer för varje kategori av gods.

I de fall Hamnledningen själv eller genom eget bolag vill delta i anbudsgivningen så måste upphandlingen av de berörda tjänsterna skötas av en från Hamnledningen oberoende part. I de fall Hamnledningen vinner ett kontrakt i en sådan upphandling så ställs kravet att det alltid skall finnas ytterligare minst en leverantör av tjänsten och att Hamnledningen måste etablera en separat redovisningsenhet för sin serviceverksamhet.

Om man i upphandlingsprocessen inte kan finna någon kvalificerad leverantör inom något tjänsteområde så kan Hamnledningen få utföra tjänsten under en period om högst 5 år.

6. Kontraktstider

För att bibehålla en effektiv konkurrenssituation över tiden så begränsas avtalsperioderna för att skapa nya upphandlingstillfällen. Hänsyn måste dock tas till leverantörernas investeringar och därför är de längsta tillåtna avtalsperioderna,

Högst 5 år vid mindre investeringar

Högst 10 år om väsentliga investeringar gjorts i "movable assets"

Högst 20 år om väsentliga investeringar gjorts i "immovable assets"

7. Self handling

Att utföra tjänster i egen regi kommer enligt direktivförslaget att bli möjligt. Den som använder hamnen har rätt att använda sin ordinarie besättning för att utföra tjänster åt sig själv, tjänster som annars skulle utförts av en leverantör inom hamnområdet. Hamnledningen får inte genom avvikande restriktioner eller andra åtgärder försvåra eller hindra verksamheten för den som utför tjänster i egen regi jämfört med övriga utförare av samma tjänster inom hamnområdet.

8. Direktivets genomförande i Sverige.

Det slutliga förslaget till direktiv om fritt marknadsstillträde för hamntjänster ^{Skrift} väntas i februari år 2001. Därefter vidtager en behandling i EU-parlamentet som kan besluta om ett ikraftträdande sannolikt tidigast vid utgången år 2001. Direktivet skall därefter resultera i nationell lag inom EUs medlemsländer och detta skall enligt reglerna sken inom ett år efter det att direktivet trädde ikraft. Direktivet kan därför resultera i en svensk lag tidigast år 2002.

De underlag vi tagit del av från bl.a. Sveriges Hamnar uttrycker inte någon tveksamhet till att direktivets nu kända innehåll i huvudsak kommer att återfinnas i det slutliga direktivförslaget. Bedömningen är också att detta förslag till sitt huvudsakliga innehåll också senare beslutas i parlamentet. Den osäkerhet som finns är knuten till tidsplanen där en viss senareläggning inte kan uteslutas till följd av behandlingstiden i parlamentet.

Rapport till FS från IDC-mötet i Barcelona angående EU-direktivet om fri marknads tillträde till hamnar.

Bakgrund:

Inom en snar framtid kommer det att givas ut en vit bok om Europas gemensam transport policy där man delvis kommer att fokusera om hamnfrågor.

Allt sedan EU- Kommissionen: s grönbok om hamnar publicerades 1997 har dess avdelning för transport och energi (DG TREN) arbetat med att ta fram ett heltäckande paket kring hamnpolicy. Detta kallar man för **ports package** och det kommer att inkludera en proposition för ett direktiv om hamntjänster.

Grönboken innehöll många kontroversiella idéer men var i linje med EU: s synsätt på konkurrens, monopol, offentligt ägande, styrning etc.

Intresserade parter, däribland IDC, har därefter fått tillfälle att komma med synpunkter och besvara en rad frågor som skulle vara DG TREN till hjälp.

Paketet, som beräknades vara klar vid årsskiftet, har varit försenat och kommer troligtvis ut den 14 februari. Det är offentligt först när det är accepterat av *the College of Commissioners* och är översatt till alla medlemspråk.

Trots detta har ett par utkast läckts till arbetsgivarens organisationer ESPO och FEEPORT. Lyckligtvis har även någon fackförening kommit över dessa utkast och försett IDC och ITF med dem.

Det första utkastet såg ut ungefär så som alla hade väntat sig. Det följde grönbokens intentioner men det fanns några oklarheter som bekymrade såväl facken som arbetsgivaren. En del av t.ex. de hel kommunalägde svenska - samt vissa privata engelska hamnar ogillade tanken på konkurrens på hemmafronten. Samtidigt kom kritik från fackligt håll om planerna att tillåta "självhantering" som man ansåg vara ett alldeles för diffust begrepp.

Alla som hade räknat med att få ett klagande som skulle lugna de värsta farhågorna fick dock hicka när det senaste utkastet läkte ut!

Paketets omfattning:

Det nya paketet är ett heltäckande dokument i form av en kommunikation från Kommissionen till Parlamentet under rubriken "*Förstärkning av service kvalitet i hamnarna – en nyckel till europeiska transporter*". Förslaget om fri marknadstillträde samt rapporten om offentlig inblandning och subventionering följer numera med som bilagor.

Parlamentet har nog inte varit helt övertygat om Kommissionen: s idéer om nödvändighet av ett regelverk att garantera marknadstillträde. I förslaget om tillträde slår man dock fast detta återigen och framför att ett direktiv är ett lämpligt verktyg med hänsyn tagit till de olika förhållanden som råder bland europeiska hamnar.

Förslaget innebär bl.a. att medlemsstater skall:

- se till att företag som tillhandahåller hamntjänster får tillträde till hamnarna.
- se till att dessa i förväg kan vara med och blir auktoriserade utan att några blir diskriminerade eller favoriserade.
- vidtaga nödvändiga åtgärder för att **tillåta självhantering åt alla aktörer**. Reglerna för självhanterare får inte vara strängare än dessa som är fastställda för de normala serviceföretagen (finns dessvärre inget som säger att dom inte kan vara lindriga!).

Samtidigt införs härvid ett nytt begrepp: **Samtliga företag som tillhandahåller hamntjänster skall ha rätt att använda egen personal.**

Detta skall gälla för alla hamnar som hantera 3m ton gods eller mera om året. För hamnar med passagerartrafik gäller taket 500.000 per år vad gäller passagerarservice. Om allt går som planerat kommer paketet att gå igenom Parlamentet kring oktober.

IDC och Direktivet.

Vid den europeiska avdelningen av IDC- mötet i Barcelona den 2-3- februari diskuterades ingående det tilltänkta Ports Package utifrån inofficiella förslagen som har svekfullt läckts ut. Det var framförallt den nya, hårdare skrivning av reglerna för självhantering som väckte oro och lite heta känslor.

Efter en lång debatt beslutade vi (klokt nog) att skilja åt de rena fackliga frågorna från de politiska. Om EU vill öka konkurrensen i och bland hamnar är detta en politisk fråga och bör hanteras som sådant. Delvis till detta ändamål överlämnade sekretariatet en lista över samtliga EU- Parlamentsledamöter som respektive facken kan uppvakta. IDC lägger sig således inte i frågor om t.ex. antal stuveribolag i en hamn.

Bestämmelser om självhantering och rätten till arbete är dock fackliga frågor och måste med bestämdhet hanteras annorlunda. Dessa regler är ett angrepp på all organiserad hamnarbete och mötet enades om följande åtgärder:

- Att kartlägga strukturen vad det beträffa hamnorganisation, fack tillhörighet, anställningsformer m.m. på de olika IDC-medlemsländerna.
- Coordinadora: s jurist i EU frågor får i uppdrag att omgående formulera en kritisk granskning av utkastets regler för självhantering. Detta i EU: s fikonspråk och enligt EU: s byråkratiska former och som ett underlag för en skivelse till Kommissionen.
- IDC arbetar som organisation på *Community* nivå i Bryssel. Detta omfatta bl.a. en delegation med en representant från Franska CGT, Björn Borg och Julián Garcia som kommer att sammanträda med Francis Wurtz. i början på mars. Dessa kommer att vara ansvariga för lobbyverksamhet, fortlöpande kartläggning av EU- policy o.d.
- IDC: s General Co-ordinator, Julián Garcia, tar personlig kontakt med Loyola de Palachio samt Margaritis Schinas för att diskutera ärendet. Han skall härvid poängtera att vi inte är några bakåtsträvare och är införstådda med att vissa ändringar är oundvikliga. Samtidigt så finn det gränser för vad vi hamnarbetare kan acceptera!
- IDC kontakter ITF för att informera dem om vårt ställningstagande och vår strategi. Detta för att försöka samarbeta och samordna våra aktioner i dessa frågor.

Alla vår överens om att prioritera arbetet med Direktivet och att detta innebär en hel del extra kostnader som kommer att påfresta IDC. s budget under den närmaste framtiden.

Peter Shaw.