

**Stellungnahme des Ausschusses der Regionen — Rahmen einer künftigen EU-Hafenpolitik**

(2014/C 114/11)

**I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

**Politische Empfehlungen**

1. begrüßt vor dem Hintergrund, dass in den Häfen in der EU derzeit 3 Mio. Arbeitnehmer direkt oder indirekt beschäftigt sind und das Güterumschlagsvolumen der Häfen bis 2030 voraussichtlich um 50% zunehmen wird, die Absicht der Europäischen Kommission, für ihr „Hafenpaket“ folgende Prioritäten zu setzen:

- Ausrichtung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die 319 Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und Anwendung des Verordnungsentwurfs auf andere Häfen im Ermessen der Mitgliedstaaten;
- Modernisierung der Hafendienste und Schaffung von Anreizen für Investitionen in Häfen, indem ein freier Marktzugang gewährleistet und die finanzielle Transparenz erhöht wird, während zugleich den Hafenbehörden ein erhebliches Maß an Autonomie eingeräumt wird;
- Berücksichtigung des Ergebnisses des am 19. Juni 2013 eingeleiteten europäischen sozialen Dialogs für den Hafensektor;
- Sicherstellung eines konsequenteren Umweltmanagements der Häfen;
- Abstimmung mit dem Pilotvorhaben „Blauer Gürtel“, mit dem die EU zur Entwicklung eines Binnenmarktes für den Seeverkehr beitragen will, wie in der Binnenmarktakte II vorgesehen;

2. bezweifelt jedoch, ob der hafenspolitische Ansatz der Europäischen Kommission ganzheitlich ist, denn in dem „Hafenpaket“ wird kaum auf die Europa-2020-Strategie oder die Initiative für „blaues Wachstum“ Bezug genommen, es fehlt ein Bezug zur Überprüfung der für die Häfen ungemein relevanten Verordnungen über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, und die Abstimmung mit der Überprüfung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Hafensektor ist mangelhaft;

**Methodik**

3. stellt fest, dass die Europäische Kommission die politisch mutige Entscheidung getroffen hat, einen Verordnungsentwurf vorzulegen, bei dem einige legislative Parameter wie der Entwurf einer Richtlinie über die Konzessionsvergabe, der Entwurf der TEN-V-Verordnung oder der Entwurf einer Verordnung über den Zugang von Waren und Dienstleistungen aus Drittländern zum EU-Binnenmarkt für das öffentliche Beschaffungswesen (COM(2012) 124 final) nach wie vor „bewegliche Ziele“ sind, da diese Rechtsakte noch nicht verabschiedet wurden;

4. würdigt die intensiven Konsultationen interessierter Kreise, die die Europäische Kommission seit 2011 durchgeführt hat; bedauert jedoch, dass weder der Ausschuss der Regionen noch Verbände der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften direkt darin einbezogen wurden; zeigt sich außerdem enttäuscht, dass trotz der kürzlich vorgelegten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Abschätzung der Folgen für die lokale und regionale Ebene<sup>(1)</sup> die territoriale Dimension in der Folgenabschätzung nicht ausdrücklich behandelt wird. Dies ist angesichts der Herausforderungen einer europäischen Hafenpolitik im Hinblick auf den territorialen Zusammenhalt umso mehr zu bedauern. Die zunehmende Umstellung auf den Containerbetrieb und die drohende Verkehrsüberlastung im Hinterland der größten Häfen verschärfen derzeit diese Probleme noch;

5. betont, dass der Heterogenität der Häfen in der EU aufgrund ihrer geografischen Lage und der Verschiedenartigkeit der kommerziellen Tätigkeiten, rechtlichen Regelungen und hafenspolitischen Strategien der Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden muss; verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass das Hafenpaket gemäß dem Beschluss Nr. 661/2010/EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Artikel 12 Absatz 2) für Seehäfen gelten wird, die zu einer der wie folgt definierten Kategorien A, B oder C gehören:

- „A: Seehäfen von internationaler Bedeutung: Häfen mit einem jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1,5 Millionen Tonnen Fracht oder von mindestens 200 000 Passagieren, die — falls dies nicht unmöglich ist — an terrestrische Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden sind und deshalb für den internationalen Seeverkehr eine wichtige Rolle spielen;

<sup>(1)</sup> SWD(2013) 3 final, [http://ec.europa.eu/governance/impact/key\\_docs/docs/cswd\\_ati\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf).

- B: Seehäfen von Bedeutung für die Union [...]: Diese Häfen haben ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 0,5 Millionen Tonnen Fracht oder zwischen 100 000 und 199 999 Passagieren und sind — falls dies nicht unmöglich ist — an terrestrische Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden und sind mit den für den Kurzstreckenseeverkehr notwendigen Umschlaganlagen ausgerüstet;
  - C: Häfen mit regionaler Anbindung: Diese Häfen [...] befinden sich auf Inseln, in Randgebieten oder in Gebieten in äußerster Randlage und verbinden die betreffenden Gebiete über den Seeweg miteinander und/oder mit den zentralen Regionen der Union“;
6. begrüßt, dass die Sozialpartner der Hafenwirtschaft einen Ausschuss für den sozialen Dialog auf EU-Ebene eingesetzt haben, und hält es für wichtig, den sozialen Dialog auf einzelstaatlicher und örtlicher Ebene als Mittel zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu fördern;

### **Rechtsgrundlage, Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit**

7. stimmt den von der Europäischen Kommission in der Begründung des Verordnungsentwurfs (Ziffer 3.3) angeführten Argumenten in Bezug auf die Wahl der Rechtsgrundlage (Artikel 100 Absatz 2 AEUV) und die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zu. Was den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit anbelangt, glaubt der Ausschuss der Regionen allerdings nicht, dass die Wahl einer Verordnung anstatt einer Richtlinie wie bei den vorhergehenden Vorschlägen der Europäischen Kommission oder bei damit in Zusammenhang stehenden Rechtsakten (insbesondere betreffend Konzessionen) zweckmäßig ist. Es wäre widersprüchlich, ein Rechtsinstrument zu wählen, das in all seinen Teilen unmittelbar verbindlich ist, wie es bei einer Verordnung der Fall ist, gleichzeitig aber von der wichtigen Rolle zu sprechen, die den an der Entwicklung der Hafeninfrastruktur mitwirkenden Mitgliedstaaten und regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zukommt. Außerdem wäre eine Richtlinie besser zur Berücksichtigung der großen Vielfalt von Häfen in der EU geeignet;

### **Strukturfonds und staatliche Beihilfen**

8. hebt hervor, dass die EU seit dem Jahr 2000 über die Struktur- und den Kohäsionsfonds ca. 6,2 Mrd. EUR an Kofinanzierung für den Bau von Infrastruktur in Seehäfen bereitgestellt hat. Darüber hinaus wurden von 2007 bis 2012 den Häfen 4% der für das transeuropäische Verkehrsnetz vorgesehenen Mittel (d. h. 244,6 Mio. EUR) gewidmet;
9. macht auf den Sonderbericht Nr. 4/2012 des Rechnungshofs zum „Einsatz von Struktur- und Kohäsionsfonds zur Kofinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Seehäfen: eine wirksame Investition?“<sup>(2)</sup> aufmerksam; weist auf die Empfehlung des Rechnungshofs hin, dass die Kommission „die Bereitstellung von Kohäsionsfondsmitteln für den kommenden Zeitraum vom Vorhandensein einer umfassenden langfristigen Hafenentwicklungsstrategie (basierend auf einer Bedarfsanalyse) für alle Häfen der jeweiligen Region abhängig macht“;
10. begrüßt die Bekräftigung der Europäischen Kommission<sup>(3)</sup>, dass staatliche Beihilfen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (DAWI), einschließlich Beiträgen aus Mitteln des EFRE, nicht in die Berechnung der Obergrenzen für die Intensität von Regionalbeihilfen einfließen, wenn die in dem Beschluss vom 20. Dezember 2011 festgelegten Bedingungen erfüllt sind<sup>(4)</sup>;
11. betont erneut die Wichtigkeit einer Klärung der Anwendbarkeit der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf den Bereich der Infrastruktur angesichts der Schwierigkeiten bei der Auslegung des Urteils des Gerichtshofs vom 24. März 2011 in den Rechtssachen *Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt (T-443/08)* und *Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) gegen Europäische Kommission*, das zu erheblichen Verzögerungen bei der Ex-ante-Überprüfung von ca. 200 aus den Strukturfonds finanzierten Infrastrukturprojekten geführt hat;
12. bedauert, dass die Europäische Kommission nicht gleich in das Hafepakete Vorschläge zur Präzisierung des Begriffs „Beihilfe“ im Kontext der Infrastrukturfinanzierung, auch im Hafensektor, aufgenommen hat (Aktion 5). Stattdessen hat die Europäische Kommission am 3. Juli 2013 nur den Ständigen Vertretungen aller Mitgliedstaaten einen Fragebogen über die Funktionsweise und die Besteuerung der Häfen zugeschickt. Er fordert dementsprechend die Europäische Kommission auf, in den kommenden Monaten einen integrativeren Ansatz zu wählen und die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften über den AdR an der Überprüfung der anwendbaren Bestimmungen über staatliche Beihilfen für Infrastruktur im Allgemeinen und Häfen im Besonderen zu beteiligen, insbesondere an der voraussichtlich bis Ende 2013 erfolgenden Ausarbeitung von Ausnahmeregelungen für die Kategorie Hafeninfrastruktur;

<sup>(2)</sup> <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>.

<sup>(3)</sup> Leitfaden zur Anwendung der Vorschriften der EU über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, SWD(2013) 53 final vom 15.2.2013.

<sup>(4)</sup> Gemäß dem Beschluss vom 20.12.2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 AEUV in Bezug auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betraut sind.

**Legislativvorschlag**

13. empfiehlt, Ausbaggerung, Festmachen, Lotsendienste und Schleppen vom Geltungsbereich der Verordnung auszunehmen, weil diese Dienste Zielen des allgemeinen Interesses dienen, wie Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz. Er fordert die Kommission auf, hinsichtlich der Hafenauffangeinrichtungen Widersprüche zu bereits bestehenden Richtlinien auszuräumen bzw. Abgrenzungen hierzu zu klären. So werden Voraussetzungen und Anforderungen für Hafenauffangeinrichtungen bereits durch die Richtlinie 2000/59/EG geregelt. Insbesondere die Regelungen in Artikel 8 stehen im Widerspruch zu einem freien Marktzugang für alle Anbieter von Entsorgungsdienstleistungen. Sofern der Hafentreiber einzelne Hafenauffangeinrichtungen auswählt und diese in das von der genannten Richtlinie geforderte Gebührensystem einbezieht, sind die Ausschreibungsregelungen der Richtlinie 2004/17/EG anwendbar;

14. bedauert, dass Artikel 2 („Begriffsbestimmungen“) keine Definition der „zuständigen Behörde“ enthält, die aber in Artikel 8 und Artikel 9 eine wichtige Rolle spielt;

15. bedauert, dass die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in Bezug auf die geltenden Rechtsvorschriften oder die Festlegung von Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen nur unzureichend anerkannt wird (Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d), Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4);

16. wäre für eine Erweiterung der Aufgaben im Rahmen der in Artikel 8 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, um insbesondere Kriterien des territorialen Zusammenhalts, wie die Zugänglichkeit von Rand- oder Inselgebieten und Gebieten in äußerster Randlage, hinzuzufügen;

17. fragt sich, warum die Europäische Kommission im Zusammenhang mit dem in Artikel 7 festgelegten Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter in Artikel 10 nur die Möglichkeit, nicht aber die Verpflichtung vorsieht, dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte zu gewähren, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten;

18. bezweifelt die Verhältnismäßigkeit der vor allem in Artikel 12 genannten Forderungen hinsichtlich der Ausführlichkeit der von den Hafenbehörden über erhaltene öffentliche Mittel zu machenden Angaben und der Verpflichtung zu einer getrennten Buchführung, insbesondere was die je nach Lage des Hafens stark variierenden Kostenstrukturen angeht;

19. ersucht die Europäische Kommission, deutlicher darzulegen, was unter den „gemeinsamen Grundsätzen für die Entgelterhebung“ in Artikel 14 Absatz 5 zu verstehen ist, denn jedwede der Europäischen Kommission zum Zwecke des Erlasses delegierter Rechtsakte übertragenen Befugnisse sollten möglichst genau formuliert werden;

20. stellt den Nutzen eines für die Überwachung und Beaufsichtigung der Anwendung der Verordnung zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgans in Frage (Erwägungsgrund 19 und Artikel 17). Ein solches Aufsichtsorgan könnte bei der Planung der Hafenentwicklung zu zusätzlichen bürokratischen Hindernissen führen und darüber hinaus Auswirkungen auf die Haushalte der Mitgliedstaaten haben;

21. ebenso bleibt unklar, warum eine Zusammenarbeit zwischen unabhängigen Aufsichtsorganen erforderlich ist, um die einheitliche Umsetzung einer Verordnung zu erleichtern, die per definitionem unmittelbar gilt (Artikel 18).

**II. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN****Änderung 1**

Titel

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
Vorschlag für eine <b>VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES</b> zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen	Vorschlag für eine <b>RICHTLINIE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES</b> zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen

**Begründung**

Der Ausschuss der Regionen glaubt nicht, dass die Wahl einer Verordnung anstatt einer Richtlinie wie bei den vorhergehenden Vorschlägen der Europäischen Kommission oder bei damit in Zusammenhang stehenden Rechtsakten (insbesondere betreffend Konzessionen) zweckmäßig ist. Außerdem wäre eine Richtlinie besser zur Berücksichtigung der großen Vielfalt von Häfen in der EU geeignet.

**Änderung 2**

## Erwägungsgrund 4

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Der bei weitem größte Teil des Seeverkehrs der Union wird über die Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes abgewickelt. Um das Ziel dieser Verordnung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und ohne unnötige Belastungen für andere Häfen zu erreichen, sollte sie für die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes gelten, von denen jeder für sich genommen eine bedeutende Rolle für das europäische Verkehrssystem spielt, weil entweder mehr als 0,1% der gesamten Frachtmenge oder des gesamten Fahrgastaufkommens der EU über ihn abgewickelt werden oder weil er die regionale Zugänglichkeit von Gebieten in Insel- oder Randlage verbessert — wobei es den Mitgliedstaaten jedoch unbenommen bleibt, diese Verordnung auch auf andere Häfen anzuwenden. Lotsendienste auf hoher See haben, da sie nicht für die direkte Einfahrt in den bzw. die direkte Ausfahrt aus dem Hafen in Anspruch genommen werden, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Effizienz der Häfen und müssen daher nicht in diese Verordnung einbezogen werden.</p>	<p>Der bei weitem größte Teil des Seeverkehrs der Union wird über die Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes abgewickelt. Um das Ziel dieser <del>Verordnung</del> <u>Richtlinie</u> unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und ohne unnötige Belastungen für andere Häfen zu erreichen, sollte sie für die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes gelten, von denen jeder für sich genommen eine bedeutende Rolle für das europäische Verkehrssystem spielt, weil entweder mehr als 0,1% der gesamten Frachtmenge oder des gesamten Fahrgastaufkommens der EU über ihn abgewickelt werden oder weil er die regionale Zugänglichkeit von Gebieten in Insel-, Rand- <del>oder äußerster</del> <u>Randlage</u> verbessert — wobei es den Mitgliedstaaten jedoch unbenommen bleibt, diese <del>Richtlinie</del> <u>Verordnung</u> auch auf andere Häfen anzuwenden. <u>Technisch-nautische Dienste Lotsendienste, die im allgemeinen Interesse liegende Aufgaben erfüllen, auf hoher See haben, da sie nicht für die direkte Einfahrt in den bzw. die direkte Ausfahrt aus dem Hafen in Anspruch genommen werden, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Effizienz der Häfen und müssen daher nicht in diese</u> <u>Richtlinie</u> <del>Verordnung</del> einbezogen werden.</p>

**Begründung**

Diese Änderung steht in Zusammenhang mit der Änderung an Artikel 1 (Geltungsbereich).

**Änderung 3**

## Erwägungsgrund 19

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten. In Fällen zahlenmäßiger Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten, wo der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Betreibers von Hafendiensten führen kann, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, den ausgewählten Betreiber aufzufordern, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen anzuwenden.</p>	<p>Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese <del>Richtlinie</del> <u>Verordnung</u> berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten. In Fällen zahlenmäßiger Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten, wo der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Betreibers von Hafendiensten führen kann, <del>sollten die zuständigen Behörden befugt sein, den</del> <u>hat der</u> ausgewählten Betreiber <del>aufzufordern</del>, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen anzuwenden.</p>

**Begründung**

Diese Änderung steht in Zusammenhang mit der Änderung an Artikel 10 Absatz 2.

**Änderung 4**

## Erwägungsgrund 29

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ergänzen und zu ändern und insbesondere die einheitliche Anwendung von Umweltgebühren zu fördern, die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken und gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen, Kraftstoffen und Arten von Tätigkeiten zu erlassen, nach denen die Infrastrukturentgelte und gemeinsamen Grundsätze für die Erhebung von Entgelten für Hafeninfrastrukturen unterschiedlich festzusetzen sind. (...)	Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser <del>Richtlinie Verordnung</del> zu ergänzen und zu ändern und insbesondere die einheitliche Anwendung von Umweltgebühren zu fördern, die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken und gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen, Kraftstoffen und Arten von Tätigkeiten zu erlassen, nach denen die Infrastrukturentgelte <del>und gemeinsamen Grundsätze für die Erhebung von Entgelten für Hafeninfrastrukturen unterschiedlich festzusetzen sind</del> <u>variieren können</u> . (...)

**Begründung**

Diese Änderung steht in Zusammenhang mit der Änderung von Artikel 14 Absatz 5. Zustimmung in Bezug auf gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen, Kraftstoffen und Arten von Tätigkeiten. Nur die Hafenbehörde kann über unterschiedlich hohe Hafengebühren entscheiden.

**Änderung 5**

## Artikel 1 — Gegenstand und Geltungsbereich

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>1. Mit dieser Verordnung wird Folgendes festgelegt:</p> <p>(a) ein klarer Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste,</p> <p>(b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.</p> <p>2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:</p> <p>(a) Betankung,</p> <p>(b) Ladungsumschlag,</p> <p>(c) Ausbaggerung,</p> <p>(d) Festmachen,</p> <p>(e) Fahrgastdienste,</p> <p>(f) Hafenauffangeinrichtungen,</p> <p>(g) Lotsendienste und</p> <p>(h) Schleppen.</p>	<p>1. Mit dieser <del>Richtlinie Verordnung</del> wird Folgendes festgelegt:</p> <p>(a) ein klarer Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste,</p> <p>(b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.</p> <p>2. Diese <del>Richtlinie Verordnung</del> gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:</p> <p>(a) Betankung,</p> <p>(b) Ladungsumschlag,</p> <p><del>(c) Ausbaggerung,</del></p> <p><del>(d) Festmachen,</del></p> <p><del>(e)(c) Fahrgastdienste,</del></p> <p><del>(f)(d) Hafenauffangeinrichtungen,</del></p> <p><del>(g) Lotsendienste und</del></p> <p><del>(h) Schleppen.</del></p>

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
3. Die Verordnung gilt für alle Seehäfen des transeuropäischen Netzes im Sinne von Anhang I der Verordnung XXX [Verordnung über die TEN-V -Leitlinien].	3. Die <del>Richtlinie</del> <del>Verordnung</del> gilt für alle Seehäfen des transeuropäischen Netzes im Sinne von Anhang I der Verordnung XXX [Verordnung über die TEN-V -Leitlinien].
4. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anwenden. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission ihren Beschluss mit.	4. Die Mitgliedstaaten können diese <del>Richtlinie</del> <del>Verordnung</del> auch auf andere Seehäfen anwenden. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese <del>Richtlinie</del> <del>Verordnung</del> auch auf andere Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission ihren Beschluss mit.

### Begründung

- Lotsen-, Hafenschlepper- und Festmacherdienste sind im allgemeinen Interesse liegende Hafendienste (zum Zweck der Wahrung der Sicherheit des Seeverkehrs und des Umweltschutzes), die von den Mitgliedstaaten streng geregelt sind und sich nicht für einen marktgesteuerten Ansatz eignen.
- Die Aufnahme der Baggerdienste in die Verordnung stellt einen Eingriff in das Eigentum der Häfen dar, denn die Häfen dürften in der Regel ihre eigenen Wasserstraßen und Hafenbecken nicht mehr durch eigene Kräfte instand halten. Zudem ist das Baggern in den jeweiligen Hafengebieten mit Unterhaltungsmaßnahmen an Kais und Schleusen vergleichbar, nicht jedoch mit anderen Hafendienstleistungen, die mit dem jeweiligen Schiffsanlauf in einer direkten Beziehung stehen und pro Schiffsanlauf individuell abgerechnet werden.

### Änderung 6

Artikel 2 „Begriffsbestimmungen“, eine neue Ziffer 2 a) einfügen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
	<u>„zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention in Hafendienste in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung;</u>

### Begründung

Der Begriff „zuständige Behörde“ wird in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße verwendet und dort definiert als „jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung“ (Artikel 2 Buchstabe b). Die Definition würde zur Konsistenz der Rechtsakte der EU beitragen und die Transparenz ihrer Rechtsetzung verbessern, indem eine einheitliche Begriffsbestimmung verwendet wird, die nicht auf Fahrgastdienste beschränkt ist.

### Änderung 7

Artikel 2 Ziffer 14 — Begriffsbestimmungen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
„gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine mit dem Ziel festgelegte oder bestimmte Anforderung, die Erbringung jener im allgemeinen Interesse liegenden Hafendienste sicherzustellen, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernehmen würde;	„gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine <del>mit dem Ziel</del> <u>von einer zuständigen Behörde</u> festgelegte oder bestimmte Anforderung, die Erbringung jener im allgemeinen Interesse liegenden Hafendienste sicherzustellen, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen <u>ohne Gegenleistung</u> übernehmen würde;

**Begründung**

Diese Änderung folgt insbesondere aus Erwägungsgrund 16, der besagt: „Diese Verordnung schließt die Möglichkeit nicht aus, dass die zuständigen Behörden einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren, sofern dabei die geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen eingehalten werden“.

**Änderung 8**

Artikel 2 Ziffer 15 — Begriffsbestimmungen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
„Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Ladung und Fahrgästen auf See zwischen Häfen in Europa (geografisch) oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen;	„Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Ladung und Fahrgästen auf See zwischen Häfen in Europa (geografisch) oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen <u>oder, im Fall der Regionen in äußerster Randlage, zwischen Häfen in Ländern ihres geografischen Umfelds;</u>

**Begründung**

Es gibt keinen Grund dafür, das nähere Umfeld auf die EU zu beschränken. Dieses Konzept muss auf das gesamte EU-Gebiet ausgeweitet werden, unabhängig von der geografischen Lage, insbesondere auf die Regionen in äußerster Randlage, in denen die EU eine Strategie zur besseren Integration in ihr näheres geografisches Umfeld fördert.

**Änderung 9**

Artikel 2 Ziffer 16 — Begriffsbestimmungen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
„Seehafen“ ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Bauten und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;	„Seehafen“ ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Bauten und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen, <del>und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;</del>

**Begründung**

Es wird vorgeschlagen, den letzten Teil der Definition von „Seehafen“ zu streichen. Dieser Teil ist neu im Vergleich zu früher vorgeschlagenen Definitionen, doch wird der Ausdruck „Hafengebiet“ nicht näher bestimmt. Dies könnte zu Unklarheiten in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturen führen, die von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zwischen dem Hafen und seinem Hinterland bereitgestellt werden.

**Änderung 10**

Artikel 2 Ziffer 16 — Begriffsbestimmungen — eine neue Ziffer 16 a einfügen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
	<u>„technisch-nautische Dienste“ die Hafendienste von allgemeinem Interesse, die zur Wahrung der Seeverkehrssicherheit und des Umweltschutzes erbracht werden, wie Festmacher-, Lotsen- und Schlepperdienste.</u>

**Begründung**

Ergibt sich aus den Änderungen an den Artikeln 2 und 18.

**Änderung 11**

Kapitel II — Titel

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
KAPITEL II — Marktzugang	KAPITEL II — <del>Marktzugang</del> <u>Grundsätze für die Erbringung von und den Zugang zu Hafendiensten</u>

**Begründung**

Der jetzige Titel des Kapitels suggeriert, dass die Kommission das Ziel der Liberalisierung verfolgt, während es in dem Kapitel insbesondere um Bestimmungen über den Betrieb von Hafendiensten geht, die nicht notwendigerweise dem Markt offenstehen.

**Änderung 12**

Artikel 4 — Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>1. Das Leitungsorgan des Hafens kann verlangen, dass Hafendiensteanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.</p> <p>2. Die in Absatz 1 genannten Mindestanforderungen dürfen sich, sofern anwendbar, nur beziehen auf (...)</p> <p>(d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften.</p> <p>(...)</p> <p>4. Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Ortskenntnisse oder Vertrautheit mit örtlichen Gegebenheiten, so stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen ein angemessener Zugang zu einer entsprechenden Fortbildung besteht, es sei denn, der Mitgliedstaat gewährleistet Zugang zu dieser Fortbildung.</p>	<p>1. Das Leitungsorgan des Hafens kann <u>in Absprache mit den einschlägig zuständigen Behörden</u> verlangen, dass Hafendiensteanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.</p> <p>2. Die in Absatz 1 genannten Mindestanforderungen dürfen sich, sofern anwendbar, nur beziehen auf (...)</p> <p>(d) die Einhaltung von lokalen, <u>regionalen</u>, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften.</p> <p>(...)</p> <p>4. Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Ortskenntnisse oder Vertrautheit mit örtlichen Gegebenheiten, so stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen ein angemessener Zugang zu einer entsprechenden Fortbildung besteht, es sei denn, <u>die einschlägig zuständige Behörde der Mitgliedstaat</u> gewährleistet Zugang zu dieser Fortbildung.</p>

**Begründung**

Diese Änderung bezweckt eine stärkere Anerkennung der Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in Bezug auf die geltenden Rechtsvorschriften oder die Festlegung von Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten.

**Änderung 13**

Artikel 6 Ziffer 4 — Zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens Hafendienste selbst oder durch eine von ihm unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige Stelle, so kann der Mitgliedstaat den Beschluss zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer vom Leitungsorgan eines Hafens unabhängigen Behörde übertragen. Überantwortet der Mitgliedstaat die Annahme des Beschlusses zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer solchen Behörde, so darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten.</p>	<p>Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens Hafendienste selbst oder durch eine von ihm unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige Stelle, so kann <u>die einschlägig zuständige Behörde der Mitgliedstaat</u> den Beschluss zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer vom Leitungsorgan eines Hafens unabhängigen Behörde übertragen. <u>Das Leitungsorgan des Hafens weist nach, dass die Marktlage eine Begrenzung möglich macht. Die Begrenzung erfolgt vorübergehend.</u> <del>Überantwortet der Mitgliedstaat die Annahme des Beschlusses zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer solchen Behörde, so darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten.</del></p>

**Änderung 14**

Artikel 7

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>1. Die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter nach Artikel 6 erfolgt nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren.</p> <p>2. Überschreitet der geschätzte Wert der Hafendienste den Schwellenwert nach Absatz 3, so gelten die Bestimmungen zum Vergabeverfahren, die Verfahrensgarantien und die maximale Laufzeit der Konzessionen gemäß der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].</p> <p>3. Der Schwellenwert und die Methode zur Festlegung des Werts der Hafendienste entsprechen den einschlägigen und geltenden Bestimmungen der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].</p> <p>4. Die ausgewählten Anbieter und das Leitungsorgan des Hafens schließen einen Hafendienstevertrag ab.</p> <p>5. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt eine wesentliche Änderung im Sinne der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe] der Bestimmungen eines Hafendienstevertrags während seiner Laufzeit als neuer Hafendienstevertrag und erfordert ein neues Verfahren nach Absatz 2.</p>	<p>1. Die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter nach Artikel 6 erfolgt nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren.</p> <p><del>2. Überschreitet der geschätzte Wert der Hafendienste den Schwellenwert nach Absatz 3, so gelten die Bestimmungen zum Vergabeverfahren, die Verfahrensgarantien und die maximale Laufzeit der Konzessionen gemäß der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].</del></p> <p><del>3. Der Schwellenwert und die Methode zur Festlegung des Werts der Hafendienste entsprechen den einschlägigen und geltenden Bestimmungen der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].</del></p> <p><del>24.</del> Die ausgewählten Anbieter und das Leitungsorgan des Hafens schließen einen Hafendienstevertrag ab.</p> <p><del>5. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt eine wesentliche Änderung im Sinne der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe] der Bestimmungen eines Hafendienstevertrags während seiner Laufzeit als neuer Hafendienstevertrag und erfordert ein neues Verfahren nach Absatz 2.</del></p>

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
6. Die Absätze 1 bis 5 finden in den Fällen nach Artikel 9 keine Anwendung.	<del>36.</del> Die Absätze 1 <u>und 2 bis</u> 5 finden in den Fällen nach Artikel 9 keine Anwendung.
7. Diese Verordnung gilt unbeschadet der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe] [1], der Richtlinie .../... [öffentliche Versorgung] [2] und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe] [3].	<del>47.</del> Diese Verordnung gilt unbeschadet der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe] [1], der Richtlinie .../... [öffentliche Versorgung] [2] und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe] [3].  <u>4a. Die Laufzeit der Hafendienstverträge steht im Verhältnis zu den Investitionen.</u>

### Änderung 15

#### Artikel 8 — Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
1. Die Mitgliedstaaten können beschließen, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um zu gewährleisten, dass	1. Die <u>zuständigen Behörden</u> <del>Mitgliedstaaten</del> können beschließen, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um zu gewährleisten, dass
(a) der Dienst tagsüber, nachts, während der gesamten Woche und des gesamten Jahres ununterbrochen verfügbar ist,	(a) der Dienst tagsüber, nachts, während der gesamten Woche und des gesamten Jahres ununterbrochen verfügbar ist,
(b) der Dienst allen Nutzern zur Verfügung steht,	(b) der Dienst allen Nutzern zur Verfügung steht,
(c) der Dienst für bestimmte Kategorien von Nutzern erschwinglich ist.	(c) der Dienst für bestimmte Kategorien von Nutzern erschwinglich ist,
	(d) <u>Kriterien des territorialen Zusammenhalts erfüllt sind, wie z. B. die Zugänglichkeit von Rand- oder Inselgebieten und Gebieten in äußerster Randlage.</u>
	(e) <u>spezielle Vorgaben, die unter anderem sicherheitsrelevante oder umweltbezogene Gründe haben und nach einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise von dem Hafendiensteanbieter nicht vorgenommen werden würden, erfüllt werden.</u>
2. Die Verpflichtungen nach Absatz 1 müssen klar definiert, transparent, diskriminierungsfrei und überprüfbar sein und den gleichberechtigten Zugang aller in der Union niedergelassenen Hafendiensteanbieter gewährleisten.	2. Die Verpflichtungen nach Absatz 1 müssen klar definiert, transparent, diskriminierungsfrei und überprüfbar sein und den gleichberechtigten Zugang aller in der Union niedergelassenen Hafendiensteanbieter gewährleisten.
3. Die Mitgliedstaaten benennen die für die Auferlegung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet. Bei der zuständigen Behörde kann es sich um das Leitungsorgan des Hafens handeln. (...)	3. Die Mitgliedstaaten benennen die für die Auferlegung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet. Bei der zuständigen Behörde kann es sich um das Leitungsorgan des Hafens handeln, <u>sofern dieses eine öffentliche Körperschaft ist.</u> (...)

#### Begründung

- Es wird vorgeschlagen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen um Kriterien im Zusammenhang mit dem territorialen Zusammenhalt zu erweitern, wie in der Begründung des Verordnungsentwurfs (am Ende von Ziffer 1.4) genannt. Weiterhin sollten noch Kriterien Berücksichtigung finden, die für die Sicherung der Hafenafläufe und der Umwelt von besonderer Bedeutung, aber nicht wirtschaftlich sind.
- Da das Leitungsorgan des Hafens eine private Körperschaft sein und öffentliche Mittel erhalten kann, sollte die in Artikel 8 Ziffer 3 eröffnete Möglichkeit, dass das Leitungsorgan die für die Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zuständige Stelle ist, auf öffentlich-rechtliche Leitungsorgane beschränkt sein.

**Änderung 16**

## Artikel 9 — Interner Betreiber

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>1. In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen kann die zuständige Behörde beschließen, einen Hafendienst unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst zu erbringen oder diese Verpflichtungen unmittelbar einer rechtlich selbständigen Stelle aufzuerlegen, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. In diesem Fall gilt der Hafendiensteanbieter als interner Betreiber für die Zwecke dieser Verordnung.</p> <p>(...)</p> <p>4. Beschließt eine zuständige Behörde, Absatz 1 in allen unter die Verordnung fallenden Seehäfen in einem Mitgliedstaat anzuwenden, so setzt sie die Kommission hiervon in Kenntnis.</p> <p>(...)</p>	<p>1. In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen kann die zuständige Behörde beschließen, einen Hafendienst <del>unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen</del> selbst zu erbringen <del>oder diese Verpflichtungen unmittelbar einer</del> <u>von einer</u> rechtlich selbständigen Stelle <u>erbringen zu lassen</u> aufzuerlegen, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. In diesem Fall gilt der Hafendiensteanbieter als interner Betreiber für die Zwecke dieser <u>Richtlinie</u> <del>Verordnung</del>.</p> <p>(...)</p> <p>4. Beschließt eine zuständige Behörde, Absatz 1 in allen unter die <u>Richtlinie</u> <del>Verordnung</del> fallenden Seehäfen in einem Mitgliedstaat anzuwenden, so setzt sie die Kommission hiervon in Kenntnis.</p> <p>(...)</p>

**Begründung**

Es ist fraglich, ob sich eine Situation, in der der Hafendiensteanbieter als „interner Betreiber“ anzusehen ist, nur bei Hafendiensten mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergibt. Es könnte durchaus auch rein kommerzielle Gründe geben, weshalb ein Hafenleitungsorgan (das eine private Körperschaft sein kann) beschließt, einen Dienst selbst zu erbringen, ohne dass dieser Dienst in besonderer Weise als öffentlicher Dienst definiert ist.

**Änderung 17**

## Artikel 10 Ziffer 2 — Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Unbeschadet des nationalen und des EU-Rechts einschließlich Tarifverträgen zwischen den Sozialpartnern können die Leitungsorgane des Hafens den nach dem Verfahren des Artikels 7 benannten Hafendiensteanbieter, wenn es sich bei diesem nicht um den bisherigen Hafendiensteanbieter handelt, auffordern, dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte zu gewähren, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.</p>	<p>Unbeschadet des nationalen und des EU-Rechts einschließlich Tarifverträgen zwischen den Sozialpartnern <del>können</del> <u>fordern</u> die Leitungsorgane des Hafens den nach dem Verfahren des Artikels 7 benannten Hafendiensteanbieter, wenn es sich bei diesem nicht um den bisherigen Hafendiensteanbieter handelt, <del>auffordern</del>, dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte zu gewähren, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.</p>

**Begründung**

Es ist nicht verständlich, warum die Kommission nur die *Möglichkeit*, nicht aber die Verpflichtung vorsieht, dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte zu gewähren, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.

**Änderung 18**

Artikel 10 Ziffer 3 — Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Fordert das Leitungsorgan des Hafens von Hafendiensteanbietern die Einhaltung bestimmter Sozialstandards bei der Erbringung der betreffenden Hafendienste, so sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen das betreffende Personal aufzuführen und transparente Einzelheiten seiner vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.</p>	<p>Fordert das Leitungsorgan des Hafens von Hafendiensteanbietern die Einhaltung bestimmter Sozialstandards bei der Erbringung der betreffenden Hafendienste, so sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen das betreffende Personal aufzuführen und <u>der Status</u> <del>transparente Einzelheiten</del> seiner vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen <u>anzugeben zu nennen</u>, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.</p>

**Begründung**

Die Öffentlichmachung „transparenter Einzelheiten der vertraglichen Rechte“ des Personals könnte Rechte am Schutz persönlicher Daten verletzen.

**Änderung 19**

Artikel 12 Ziffer 2 — Transparenz der finanziellen Beziehungen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>Erbringt das Leitungsorgan des Hafens, der öffentliche Mittel erhält, Hafendienste selbst, so führt es über jede Hafendiensttätigkeit getrennt Buch, so dass</p> <p>(a) alle Kosten und Einnahmen auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet oder zugewiesen werden und</p> <p>(b) die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig bestimmt sind.</p>	<p>Erbringt das Leitungsorgan des Hafens, der öffentliche Mittel erhält, Hafendienste selbst, so führt es über jede Hafendiensttätigkeit getrennt Buch, so dass <u>eine Überwachung des Verbots der Übertragung öffentlicher Gelder, die einem seiner Tätigkeitsbereiche zufließen, auf einen anderen Tätigkeitsbereich möglich ist und die Verwendung von Einnahmen aus Infrastrukturentgelten und von Überschüssen aus anderen Geschäftstätigkeiten kontrolliert werden kann.</u></p> <p><del>(a) alle Kosten und Einnahmen auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet oder zugewiesen werden und</del></p> <p><del>(b) die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig bestimmt sind.</del></p>

**Begründung**

Diese Vereinfachung der Rechnungsführungsvorschriften empfiehlt sich in Anlehnung an Artikel 6 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

**Änderung 20**

Artikel 14 Ziffer 4

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastruktorentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder entsprechend den Geschäftspraktiken von häufigen Nutzern oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastuktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern. Die zur Festlegung dieser Unterschiede herangezogenen Kriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein und den Wettbewerbsvorschriften gebührend Rechnung tragen. Diese Unterschiede müssen insbesondere für alle Nutzer des betreffenden Hafendienstes zu gleichen Bedingungen gelten.</p>	<p>4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastruktorentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder entsprechend den Geschäftspraktiken von häufigen Nutzern oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastuktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern <u>oder aus Gründen des territorialen Zusammenhalts, wie z. B. der Zugänglichkeit der Regionen in äußerster Randlage</u>. Die zur Festlegung dieser Unterschiede herangezogenen Kriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein und den Wettbewerbsvorschriften gebührend Rechnung tragen. Diese Unterschiede müssen insbesondere für alle Nutzer des betreffenden Hafendienstes zu gleichen Bedingungen gelten.</p>

**Begründung**

Mit der Änderung soll dafür gesorgt werden, dass in den Vorschriften andere Kriterien für die Entgelterhebung zugelassen werden, die der schlechten Zugänglichkeit der Regionen in äußerster Randlage Rechnung tragen sowie der Notwendigkeit, die für den Seeverkehr anfallenden Zusatzkosten zu kompensieren, um — wie in Artikel 349 AEUV dargelegt — gleiche Bedingungen für alle Nutzer zu schaffen.

**Änderung 21**

Artikel 14 — Hafeninfrastrukturentgelte

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>(...)</p> <p>5. Die Kommission wird ermächtigt, erforderlichenfalls nach dem Verfahren des Artikels 21 delegierte Rechtsakte für die gemeinsame Klassifizierung von Schiffen, Brennstoffen und Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Infrastrukturentgelte gelten können, und die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die Erhebung von Infrastrukturentgelten zu erlassen.</p>	<p>(...)</p> <p>5. Die Kommission wird ermächtigt, erforderlichenfalls nach dem Verfahren des Artikels 21 <u>delegierte Rechtsakte</u> für die gemeinsame Klassifizierung von Schiffen, Brennstoffen und Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Infrastrukturentgelte gelten können, <u>und die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die Erhebung von Infrastrukturentgelten delegierte Rechtsakte</u> zu erlassen.</p>
<p>(...)</p> <p>7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt dem zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan und der Kommission auf Anfrage die Informationen nach Absatz 4 sowie detaillierte Angaben über Kosten und Einnahmen, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der erhobenen Hafeninfrastrukturentgelte festgelegt werden, und über die zur Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte für Anlagen und Dienste verwendete Methodik zur Verfügung.</p>	<p>(...)</p> <p><del>7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt dem zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan und der Kommission auf Anfrage die Informationen nach Absatz 4 sowie detaillierte Angaben über Kosten und Einnahmen, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der erhobenen Hafeninfrastrukturentgelte festgelegt werden, und über die zur Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte für Anlagen und Dienste verwendete Methodik zur Verfügung.</del></p>

**Begründung**

Derartige Grundsätze dürfen die Hafenleitungsorgane in ihrer wirtschaftlichen Handlungsfreiheit nicht einschränken (Entgelt-/Preisfestsetzung ist ein wettbewerbsrelevanter Bereich). Außerdem ist jede Ermächtigung der Europäischen Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte so präzise und umgrenzt wie möglich zu halten.

## Änderung 22

## Artikel 17

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p style="text-align: center;"><b>Unabhängiges Aufsichtsorgan</b></p> <p>1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein unabhängiges Aufsichtsorgan die Anwendung der Verordnung in allen unter diese Verordnung fallenden Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats überwacht und beaufsichtigt.</p> <p>2. Bei dem unabhängigen Aufsichtsorgan handelt es sich um eine rechtlich selbständige und in ihrer Funktion von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern unabhängige Stelle. Die Mitgliedstaaten, die Eigentümer von Häfen sind oder Häfen oder Leitungsorgane von Häfen kontrollieren, gewährleisten die effektive strukturelle Trennung der Funktionen in Zusammenhang mit Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung von den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten. Das unabhängige Aufsichtsorgan übt seine Befugnisse unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit aus.</p> <p>3. Das unabhängige Aufsichtsorgan befasst sich mit den von Parteien mit einem rechtmäßigen Interesse eingelegten Beschwerden und den vor das Aufsichtsorgan gebrachten Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.</p> <p>4. Bei Streitigkeiten zwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Parteien ist das unabhängige Aufsichtsorgan des Mitgliedstaats zur Beilegung der Streitigkeit befugt, in dem der Hafen liegt, wo die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat.</p> <p>5. Das unabhängige Aufsichtsorgan ist berechtigt, von den Leitungsorganen der Häfen, Hafendiensteanbietern und Hafennutzern die Vorlage von Informationen zu verlangen, die erforderlich sind, um Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.</p> <p>6. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann nach Aufforderung durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung Stellung nehmen.</p> <p>7. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann den Beratern Ausschuss der Hafennutzer des betreffenden Hafens bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Streitigkeiten konsultieren.</p> <p>8. Die Beschlüsse des unabhängigen Aufsichtsorgans sind unbeschadet einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich.</p> <p>9. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens 1. Juli 2015 darüber, welche Stelle als unabhängiges Aufsichtsorgan fungiert, sowie in der Folge über jede diesbezügliche Änderung. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die Liste der unabhängigen Aufsichtsorgane auf ihrer Website.</p>	<p style="text-align: center;"><b><del>Unabhängiges Aufsichtsorgan</del></b></p> <p><del>1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein unabhängiges Aufsichtsorgan die Anwendung der Verordnung in allen unter diese Verordnung fallenden Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats überwacht und beaufsichtigt.</del></p> <p><del>2. Bei dem unabhängigen Aufsichtsorgan handelt es sich um eine rechtlich selbständige und in ihrer Funktion von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern unabhängige Stelle. Die Mitgliedstaaten, die Eigentümer von Häfen sind oder Häfen oder Leitungsorgane von Häfen kontrollieren, gewährleisten die effektive strukturelle Trennung der Funktionen in Zusammenhang mit Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung von den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten. Das unabhängige Aufsichtsorgan übt seine Befugnisse unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit aus.</del></p> <p><del>3. Das unabhängige Aufsichtsorgan befasst sich mit den von Parteien mit einem rechtmäßigen Interesse eingelegten Beschwerden und den vor das Aufsichtsorgan gebrachten Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.</del></p> <p><del>4. Bei Streitigkeiten zwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Parteien ist das unabhängige Aufsichtsorgan des Mitgliedstaats zur Beilegung der Streitigkeit befugt, in dem der Hafen liegt, wo die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat.</del></p> <p><del>5. Das unabhängige Aufsichtsorgan ist berechtigt, von den Leitungsorganen der Häfen, Hafendiensteanbietern und Hafennutzern die Vorlage von Informationen zu verlangen, die erforderlich sind, um Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.</del></p> <p><del>6. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann nach Aufforderung durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung Stellung nehmen.</del></p> <p><del>7. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann den Beratern Ausschuss der Hafennutzer des betreffenden Hafens bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Streitigkeiten konsultieren.</del></p> <p><del>8. Die Beschlüsse des unabhängigen Aufsichtsorgans sind unbeschadet einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich.</del></p> <p><del>9. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens 1. Juli 2015 darüber, welche Stelle als unabhängiges Aufsichtsorgan fungiert, sowie in der Folge über jede diesbezügliche Änderung. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die Liste der unabhängigen Aufsichtsorgane auf ihrer Website.</del></p>

**Begründung**

Der Nutzen (der Einrichtung) eines für die Überwachung und Beaufsichtigung der Anwendung dieser Verordnung zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgans ist fraglich. Bestehende zuständige Behörden (auch auf lokaler und regionaler Ebene) können eine solche Beaufsichtigung wahrnehmen. Außerdem ist eine Verordnung per definitionem „in allen ihren Teilen unmittelbar verbindlich“, sodass weitere Maßnahmen zur Sicherstellung ihrer einheitlichen Umsetzung nicht nötig sind. Im Übrigen sieht Artikel 19 einen Rechtsbehelf vor.

## Änderung 23

## Artikel 18 — Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p style="text-align: center;"><b>Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen</b></p> <p>1. Die unabhängigen Aufsichtsorgane tauschen Informationen über ihre Arbeit sowie die Grundsätze und Praktiken ihrer Beschlussfassung aus, um eine einheitliche Umsetzung dieser Verordnung zu erleichtern. Zu diesem Zweck arbeiten sie im Rahmen eines Netzes zusammen, dessen Mitglieder regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentreffen. Die Kommission beteiligt sich an der Arbeit des Netzes und koordiniert und unterstützt sie.</p> <p>2. Die unabhängigen Aufsichtsorgane arbeiten eng zusammen, um einander gegenseitig bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Dazu zählt auch die Durchführung von Untersuchungen im Zuge der Bearbeitung von Beschwerden und Streitigkeiten in Fällen, in denen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sind. Zu diesem Zweck stellen die unabhängigen Aufsichtsorgane einander auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlichen Informationen zur Verfügung.</p> <p>3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die unabhängigen Aufsichtsorgane der Kommission auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen. Die von der Kommission angeforderten Informationen müssen in Bezug auf die Erfüllung dieser Aufgaben verhältnismäßig sein.</p> <p>4. Erachtet das unabhängige Aufsichtsorgan Informationen gemäß den Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über das Geschäftsgeheimnis als vertraulich, so gewährleisten das andere nationale Aufsichtsorgan und die Kommission diese Vertraulichkeit. Diese Informationen dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie beantragt wurden.</p> <p>5. Auf der Grundlage der Erfahrungen der unabhängigen Aufsichtsorgane und der Tätigkeit des Netzes nach Absatz 1 sowie zur Gewährleistung einer wirksamen Zusammenarbeit kann die Kommission gemeinsame Grundsätze zu geeigneten Vereinbarungen für den Informationsaustausch zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 Absatz 2 erlassen.</p>	<p style="text-align: center;"><del><b>Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen</b></del></p> <p><del>1. Die unabhängigen Aufsichtsorgane tauschen Informationen über ihre Arbeit sowie die Grundsätze und Praktiken ihrer Beschlussfassung aus, um eine einheitliche Umsetzung dieser Verordnung zu erleichtern. Zu diesem Zweck arbeiten sie im Rahmen eines Netzes zusammen, dessen Mitglieder regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentreffen. Die Kommission beteiligt sich an der Arbeit des Netzes und koordiniert und unterstützt sie.</del></p> <p><del>2. Die unabhängigen Aufsichtsorgane arbeiten eng zusammen, um einander gegenseitig bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Dazu zählt auch die Durchführung von Untersuchungen im Zuge der Bearbeitung von Beschwerden und Streitigkeiten in Fällen, in denen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sind. Zu diesem Zweck stellen die unabhängigen Aufsichtsorgane einander auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlichen Informationen zur Verfügung.</del></p> <p><del>3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die unabhängigen Aufsichtsorgane der Kommission auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen. Die von der Kommission angeforderten Informationen müssen in Bezug auf die Erfüllung dieser Aufgaben verhältnismäßig sein.</del></p> <p><del>4. Erachtet das unabhängige Aufsichtsorgan Informationen gemäß den Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über das Geschäftsgeheimnis als vertraulich, so gewährleisten das andere nationale Aufsichtsorgan und die Kommission diese Vertraulichkeit. Diese Informationen dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie beantragt wurden.</del></p> <p><del>5. Auf der Grundlage der Erfahrungen der unabhängigen Aufsichtsorgane und der Tätigkeit des Netzes nach Absatz 1 sowie zur Gewährleistung einer wirksamen Zusammenarbeit kann die Kommission gemeinsame Grundsätze zu geeigneten Vereinbarungen für den Informationsaustausch zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 Absatz 2 erlassen.</del></p>

**Begründung**

Diese Streichung ist ähnlich zu begründen wie bei der Änderung von Artikel 17: Es ist nicht klar, wozu es einer Zusammenarbeit zwischen unabhängigen Aufsichtsorganen bedarf. Noch weniger begrifflich ist dies, wenn man der Logik der Kommission folgt, eine Verordnung zu wählen, die ja per definitionem „in all ihren Teilen unmittelbar verbindlich“ ist und durch die „zusätzlicher Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten und die Kommission vermieden“ werden soll, sodass weitere Maßnahmen zur Sicherstellung ihrer einheitlichen Umsetzung nicht nötig sind. Im Übrigen sieht Artikel 19 einen Rechtsbehelf vor.

**Änderung 24**

## Artikel 19 — Rechtsbehelf

Kommissionsvorschlag	Änderung des AdR
<p>1. Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, bei einer von den beteiligten Parteien unabhängigen Rechtsbehelfsinstanz einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung durch die zuständigen Behörden, das Leitungsorgan des Hafens oder das unabhängige Aufsichtsorgan getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Bei dieser Rechtsbehelfsinstanz kann es sich um ein Gericht handeln.</p> <p>2. Hat die Rechtsbehelfsinstanz nach Absatz 1 keinen gerichtlichen Charakter, so sind ihre Entscheidungen schriftlich zu begründen. Ihre Entscheidungen werden ferner von einem nationalen Gericht überprüft.</p>	<p>1. Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, bei einer von den beteiligten Parteien unabhängigen Rechtsbehelfsinstanz einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung durch die zuständigen Behörden, <u>oder</u> das Leitungsorgan des Hafens <del>oder das unabhängige Aufsichtsorgan</del> getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Bei dieser Rechtsbehelfsinstanz kann es sich um ein Gericht handeln.</p> <p>2. Hat die Rechtsbehelfsinstanz nach Absatz 1 keinen gerichtlichen Charakter, so sind ihre Entscheidungen schriftlich zu begründen. Ihre Entscheidungen werden ferner von einem nationalen Gericht überprüft.</p>

**Begründung**

Ergibt sich aus den Änderungen an den Artikeln 17 und 18.

Brüssel, den 28. November 2013

*Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO