



Brüssel, den 29. Juni 2016  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0157 (COD)**

---

---

10579/1/16  
REV 1

**TRANS 257  
MAR 179  
FIN 400  
CODEC 940**

## **BERICHT**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)

---

Nr. Vordok.: 10228/16 TRANS 240 MAR 171 FIN 361 CODEC 882  
Nr. Komm.dok.: 10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234

---

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen  
– *Analyse des endgültigen Kompromisstextes im Hinblick auf eine Einigung*

---

## **EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 23. Mai 2013 den obengenannten Vorschlag<sup>1</sup> übermittelt.
2. Die Kommission hat ihren Vorschlag am 10. Juni 2013 während des irischen Vorsitzes dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vorgestellt.

---

<sup>1</sup> Der Vorschlag wurde gemeinsam mit der Mitteilung der Kommission "Häfen als Wachstumsmotor" (Dok. 10160/13) vorgelegt.

3. Die Prüfung durch die Gruppe "Seeverkehr" begann im Oktober 2013 während des litauischen Vorsitzes. Die Gruppe "Seeverkehr" hat die Folgenabschätzung in zwei Sitzungen eingehend analysiert. Dabei stützte sie sich auf eine indikative Checkliste, die im Einklang mit dem Bericht über die Folgenabschätzung im Rat<sup>2</sup> für die im Zuge der Prüfung von Kommissionsvorschlägen im Rat stattfindenden Beratungen über die Folgenabschätzung der Kommission ausgearbeitet worden war; die Analyse war eines der vom vorangehenden Dreivorsitz durchgeführten drei Pilotprojekte zu dieser Checkliste. Alle Delegationen haben erklärt, dass sie die Möglichkeit, die Folgenabschätzung gründlicher zu analysieren, befürworten und begrüßen besteht. Generell äußerten sich die Delegationen anerkennend über die sehr umfassende Folgenabschätzung der Kommission. Sie kritisierten jedoch mehrere Punkte, und zwar insbesondere die gewählten bzw. verworfenen politischen Optionen sowie die verwendete Methodik.
4. Die Beratungen wurden unter dem griechischen Vorsitz fortgesetzt. Am 5. Juni 2014 wurde dem Rat (Verkehr) ein Sachstandsbericht über den Vorschlag vorgelegt.
5. Unter italienischem Vorsitz nahm der Rat (Verkehr) am 8. Oktober 2014 eine allgemeine Ausrichtung an.
6. Das Europäische Parlament nahm seine Abänderungen in erster Lesung am 8. März 2016 an. Der Berichterstatter, Knut Fleckenstein (S&D – DE), erhielt ein Mandat zur Aushandlung einer Einigung in erster Lesung mit dem Rat.
7. Am 18. April 2016 fand ein erster Trilog statt – diesem folgten am 24. Mai und am 9. Juni 2016 weitere Triloge.
8. Der letzte Trilog fand am 27. Juni 2016 statt. Dabei wurde mit dem Parlament eine Einigung ad referendum erzielt.
9. In der Anlage der englischen Fassung sind die Änderungen gegenüber dem am 22. Juni 2016 vom Ausschuss der ständigen Vertreter gegebenen Mandat durch **Fettdruck und Unterstreichung** bzw. durch [...] kenntlich gemacht.
10. Die Erwägungsgründe, die im derzeitigen Stadium Teil der Einigung sind, werden in den Fußnoten ausgeführt.

---

<sup>2</sup> Dok. 8406/13 + COR 1.

11. Der Vorsitz ist der Ansicht, dass die mit dem Europäischen Parlament erzielte Einigung ausgewogen ist und den von den Mitgliedstaaten im Verlaufe der Verhandlungen geäußerten Bedenken Rechnung trägt.
12. Das Vereinigte Königreich hält an einem Parlamentsvorbehalt zu dem Vorschlag fest.

#### **FAZIT**

13. In Anbetracht dieser Umstände wird der Ausschuss der Ständigen Vertreter ersucht, den Text in der Anlage zu prüfen und zu billigen.

---

Vorschlag für eine

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und für die finanzielle Transparenz der Häfen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>3</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>4</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

*[Erwägungsgründe wurden nicht aufgenommen]*

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>3</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 111.

<sup>4</sup> ABl. C 114 vom 15.4.2014, S. 57.

# KAPITEL I – Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

## Artikel 1

### Gegenstand und Geltungsbereich

(1) Mit dieser Verordnung wird Folgendes festgelegt:

- a) Ein Rahmen für die Erbringung von Hafendiensten;
- b) gemeinsame Regeln in Bezug auf finanzielle Transparenz und Entgelte für Hafendienste und Hafeninfrastruktur.

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb des Hafengeländes oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

- a) Betankung,
- b) Ladungsumschlag,
- c) [...]
- d) Festmachen,
- e) Fahrgastdienste,
- f) Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,
- g) Lotsendienste und
- h) Schleppen.

(2a) Artikel 12 Absatz 2 gilt auch für Ausbaggerung.

(3) Diese Verordnung gilt für alle in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> aufgeführten Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes.<sup>6</sup>

(3a) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Seehäfen des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes anzuwenden, die in den in Artikel 349 AEUV genannten Gebieten in äußerster Randlage liegen. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf solche Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission diesen Beschluss mit.

(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.

(4a) Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlament und des Rates<sup>7</sup>, der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> und der Richtlinie 2014/25/EU.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

(1) "Betankung" die Bereitstellung fester, flüssiger oder gasförmiger Brennstoffe oder jeder anderen Energiequelle, die zum Antrieb des Wasserfahrzeugs sowie zur allgemeinen und besonderen Energiebereitstellung an Bord des Wasserfahrzeugs am Liegeplatz dient;

---

<sup>5</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

<sup>6</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Artikel: "Diese Verordnung sollte die Eigentumsordnung in Bezug auf Seehäfen in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt lassen und unterschiedliche Hafenstrukturen in den Mitgliedstaaten zulassen."

<sup>7</sup> Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

<sup>8</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

(2) "Ladungsumschlagdienste" Organisation und Umschlag der Ladung zwischen dem befördernden Wasserfahrzeug und dem Land zum Zweck der Einfuhr, Ausfuhr oder des Transits der Ladung, einschließlich Verarbeitung, Laschen, Entlaschen, Stauen, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen Ladungsumschlagsterminal und in direktem Zusammenhang mit der Beförderung der Ladung; ausgenommen sind jedoch Einlagern, Entladen, Umverpacken oder andere Mehrwertdienste in Bezug auf die umgeschlagene Ladung, sofern der Mitgliedstaat nichts anderes festlegt;

(2a) "zuständige Behörde" eine öffentliche oder private Stelle, die im Auftrag der lokalen, regionalen oder nationalen Ebene die Befugnis besitzt, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten gemeinsam mit dem Leitungsorgan des Hafens oder an dessen Stelle Tätigkeiten durchzuführen, die die Organisation und Verwaltung von Hafentätigkeiten betreffen;

(3) "Ausbaggerung" die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen oder innerhalb des Hafengeländes, das in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt, einschließlich der Entsorgung des beseitigten Materials, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen; sie umfasst sowohl die ursprüngliche Beseitigung (Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten, wobei dies kein dem Nutzer angebotener Hafendienst ist;

(4) [...]

(5) "Leitungsorgan des Hafens" eine öffentliche oder private Stelle, die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat oder durch solche Rechtsvorschriften oder Instrumente ermächtigt ist, die Hafeninfrastrukturen auf lokaler Ebene zu verwalten und zu betreiben, sowie eine oder mehrere der folgenden Aufgaben im betreffenden Hafen: die Koordinierung des Hafenverkehrs, die Verwaltung des Hafenverkehrs, die Koordinierung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen und/oder die Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen;

(6) "Festmachen" die An- und Ablegedienste – einschließlich der Verbringung nach einer anderen Stelle am Hafenkai –, die für den sicheren Betrieb eines Wasserfahrzeugs im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen benötigt werden;

- (7) "Fahrgastdienste" die Organisation und Abfertigung von Fahrgästen, ihrem Gepäck und ihren Personenfahrzeugen zwischen dem sie befördernden Wasserfahrzeug und dem Land, einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten und der Beförderung der Fahrgäste innerhalb des betreffenden Fahrgastterminals;
- (8) "Lotsendienst" das Geleiten eines Wasserfahrzeugs durch einen Lotsen oder eine Lotsenstation, um das sichere Ein- und Auslaufen des Wasserfahrzeugs auf der Zugangswasserstraße zum Hafen oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens zu ermöglichen;
- (9) "Hafeninfrastrukturentgelt" ein unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde erhobenes Entgelt für die Nutzung von Infrastruktur, Anlagen und Diensten, einschließlich der Zugangswasserstraßen, sowie für den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung, jedoch mit Ausnahme von Pachtgebühren und anderen Entgelten mit gleicher Wirkung<sup>9</sup>;
- (10) "Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen" das Auffangen in festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> aufgefangen werden können;
- (11) "Hafendiensteentgelt" ein zugunsten des Hafendienstanbieters erhobenes und von den Nutzern des betreffenden Dienstes entrichtetes Entgelt;
- (12) "Hafendienstevertrag" eine förmliche und rechtsverbindliche Vereinbarung oder eine Urkunde mit gleicher Wirkung zwischen einem Hafendienstanbieter und einem Leitungsorgan des Hafens oder einer zuständigen Behörde, die die Erbringung eines oder mehrerer Hafendienste nach Artikel 1 Absatz 2 zum Gegenstand hat, unbeschadet der Form, in der die Benennung der Hafendienstanbieter erfolgt;

---

<sup>9</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Definition: "Diese Verordnung sollte das Leitungsorgan eines Hafens oder die zuständige Behörde nicht bei der Aufstellung eines eigenen Gebührensystems einschränken, solange das von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern zu entrichtende Infrastrukturentgelt transparent, insbesondere leicht überschaubar und nicht diskriminierend ist und zur Erhaltung und Entwicklung von Infrastruktur und Dienstleistungseinrichtungen sowie den Dienstleistungen selbst beiträgt, die benötigt werden, um die Verkehrsdienste innerhalb des Hafengeländes und auf den Zugangswasserstraßen zu den Häfen, die unter die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fallen, zu erbringen oder zu ermöglichen."

<sup>10</sup> Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).



(13) "Hafendiensteanbieter" eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt oder dies beabsichtigt;

(14) "gemeinwirtschaftliche Verpflichtung" eine mit dem Ziel festgelegte Anforderung, die Erbringung jener im allgemeinen Interesse liegenden Hafendienste oder Tätigkeiten sicherzustellen, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernehmen würde;

(15) "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;

(16) "Seehafen" ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengelände benötigen;

(17) "Schleppen" die Unterstützung eines Wasserfahrzeugs durch einen Schlepper, um das sichere Einlaufen in den oder Auslaufen aus dem Hafen oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens durch Hilfe beim Manövrieren des Wasserfahrzeugs zu ermöglichen;

(18) "Zugangswasserstraße zu einem Hafen" den Wasserweg, der den Hafen mit dem Meer verbindet, zum Beispiel Hafenzufahrten, Fahrrinnen, Flüsse, Kanäle oder Fjorde, sofern eine solche Wasserstraße unter die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt.

## KAPITEL II – Erbringung von Hafendiensten

### Artikel 3

#### Organisation von Hafendiensten<sup>11</sup>

(1) [...]

(1a) Der Marktzugang zum Zwecke der Erbringung von Hafendiensten in Seehäfen kann gemäß dieser Verordnung Folgendem unterworfen werden:

- a) Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten;
- b) einer zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter;
- c) gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;
- d) Beschränkungen im Zusammenhang mit internen Betreibern.

(1b) Die Mitgliedstaaten können in ihrem nationalen Recht beschließen, eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten keiner der in Absatz 1a genannten Bedingungen zu unterwerfen.

(2) Die Bedingungen für den Zugang zu Hafenanlagen und -ausrüstungen müssen fair, angemessen und nicht diskriminierend sein.

---

<sup>11</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Artikel: "Im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen, die in den Verträgen dargelegt sind, sollte es Hafendienstanbietern freistehen, ihre Dienste in den unter diese Verordnung fallenden Seehäfen zu erbringen. Gleichwohl sollte die Möglichkeit bestehen, diese Freiheit bestimmten Bedingungen zu unterwerfen."

## Artikel 4

### Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten

- (1) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde kann verlangen, dass Hafendiensteanbieter, einschließlich Unterauftragnehmern, Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.
- (2) Die Mindestanforderungen nach Absatz 1 dürfen sich nur auf Folgendes beziehen:
- a) die fachlichen Qualifikationen des Hafendiensteanbieters, seiner Mitarbeiter oder der natürlichen Personen, die effektiv und fortlaufend die Tätigkeiten des Hafendiensteanbieters verwalten;
  - aa) die finanzielle Leistungsfähigkeit des Hafendiensteanbieters;
  - b) die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf dem vorgeschriebenen Niveau zu halten;
  - ba) die ununterbrochene Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Nutzer an allen Liegeplätzen, sowohl tagsüber als auch nachts, während des gesamten Jahres;
  - c) die Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr oder zur Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen oder auf dem Hafenzugang, sowie in Bezug auf Anlagen, Ausrüstungen, Arbeitnehmer und sonstige Personen in diesem Gebiet;
  - d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften;
  - da) die Einhaltung der im Mitgliedstaat des betreffenden Hafens geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen, einschließlich der Bestimmungen geltender Tarifverträge, der Besatzungsvorschriften und Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten sowie der geltenden Arbeitsaufsichtsvorschriften;<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Bestimmung: "Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung der sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen für den Betrieb von Hafendiensten in dem betreffenden Hafen verlangen können."

db) den guten Leumund des Hafendiensteanbieters im Sinne des jeweils maßgebenden nationalen Rechts, unter Berücksichtigung aller begründeten Zweifel an der Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters;<sup>13</sup>

dc) die Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Nutzer;

dd) den Umstand, dass der Dienst tagsüber, nachts, während der gesamten Woche und des gesamten Jahres ununterbrochen verfügbar sein muss.

(2a) Unbeschadet des Absatzes 3 muss ein Mitgliedstaat, der es für erforderlich hält, eine Anforderung hinsichtlich der Flagge vorzuschreiben, um dafür zu sorgen, dass Absatz 2 Buchstabe da für Wasserfahrzeuge, die überwiegend für Schlepp- und Festmarcharbeiten in Häfen innerhalb seines Hoheitsgebiets eingesetzt werden, vollständig eingehalten wird, die Kommission vor der Veröffentlichung der Vertragsbekanntmachung oder – in Ermangelung einer solchen – vor der Auferlegung einer Anforderung hinsichtlich der Flagge von seinem Beschluss unterrichten.<sup>14</sup>

(3) Die Mindestanforderungen<sup>15</sup>

a) müssen transparent, objektiv, nicht diskriminierend, verhältnismäßig und für Kategorie und Art des betreffenden Hafendienstes relevant sein;

b) sind einzuhalten, bis das Recht auf Erbringung eines Hafendienstes erlischt.

---

<sup>13</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Bestimmung: "Bei der Entscheidung darüber, ob ein Hafendiensteanbieter die Anforderungen an einen guten Leumund erfüllt, sollte die zuständige Behörde oder das Leitungsorgan des Hafens prüfen, ob begründete Zweifel an der Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters bestehen, beispielsweise aufgrund von Verurteilungen oder Strafen wegen schwerwiegender Straftaten oder schweren Verstößen gegen geltendes Unionsrecht und nationales Recht."

<sup>14</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Bestimmung: "Die Mitgliedstaaten sollten stets die Kommission unterrichten, bevor sie beschließen, eine Anforderung hinsichtlich der Flagge für Wasserfahrzeuge vorzuschreiben, die überwiegend für Schlepp- und Festmarcharbeiten eingesetzt werden. Ein solcher Beschluss sollte nicht diskriminierend sein, auf transparenten und objektiven Gründen basieren und keine unverhältnismäßigen Markthemmnisse schaffen."

<sup>15</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Bestimmung: "Die Mindestanforderungen sollten im Einklang mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung zu qualitativ hochwertigen Hafendiensten beitragen und keine Markthemmnisse schaffen."

(4) Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Kenntnisse örtlicher Gegebenheiten, so stellt das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sicher, dass ein angemessener Zugang zu Informationen unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen besteht.

(5) In den in Absatz 1 genannten Fällen hat das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen bis zum ...\* bzw. für nach diesem Datum geltende Mindestanforderungen mindestens drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendienstanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

(5a) Artikel 8 bleibt von der Anwendung dieses Artikels unberührt.

## Artikel 5

### Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der Mindestanforderungen

(1) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde behandelt die Hafendienstanbieter in einer transparenten, objektiven, nicht diskriminierenden und verhältnismäßigen Weise.

(2) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährt oder verweigert das Recht zur Erbringung von Hafendiensten auf der Grundlage der Mindestanforderungen nach Artikel 4 binnen eines angemessenen Zeitraums, auf jeden Fall jedoch nicht später als vier Monate nach Eingang eines Antrags auf Gewährung eines solchen Rechts und der erforderlichen Unterlagen.

(2a) Jede Verweigerung seitens des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde ist ordnungsgemäß anhand der Mindestanforderungen in Artikel 4 Absatz 2 zu begründen.

(3) Wird die Geltungsdauer des Rechts zur Erbringung eines Hafendienstes durch das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde begrenzt oder beendet, so ist dies ordnungsgemäß und im Einklang mit Absatz 1 zu begründen.

---

\* *ABL.: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*

## Artikel 6

### Zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter<sup>16</sup>

(1) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde kann die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst aus einem oder mehreren der folgenden Gründe begrenzen:

- a) Knappheit oder vorbehaltene Nutzung von Flächen oder Uferflächen, sofern die Begrenzung im Einklang mit den Beschlüssen oder Plänen steht, die vom Leitungsorgan des Hafens und gegebenenfalls von jeder anderen zuständigen öffentlichen Behörde entsprechend nationalem Recht genehmigt wurden;
- b) ohne Begrenzung würde die Erfüllung der in Artikel 8 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen behindert, einschließlich wenn die Nichtbegrenzung unverhältnismäßig hohe Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen für das Leitungsorgan des Hafens, die zuständige Behörde oder die Hafennutzer zur Folge hat;
- bb) die Nichtbegrenzung steht der Notwendigkeit entgegen, einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten;
- bc) die Merkmale der Hafeninfrastruktur oder die Art des Hafenverkehrs lassen es nicht zu, dass mehrere Hafendiensteanbieter ihre Dienste in dem Hafen erbringen;<sup>17</sup>
- bd) es wurde gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2014/25/EU festgestellt, dass ein Hafensektor oder Teilsektor einschließlich seiner Hafendienste innerhalb eines Mitgliedstaats eine Tätigkeit ausübt, die unmittelbar dem Wettbewerb nach Artikel 34 jener Richtlinie ausgesetzt ist. In diesem Fall finden die Absätze 2 und 3 keine Anwendung.

(2) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht jeden Vorschlag zur Anwendung des Absatzes 1 mindestens drei Monate im Voraus zusammen mit der Begründung und gibt interessierten Kreisen Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums.

---

<sup>16</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Artikel: "Diese Verordnung sollte das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Hafendiensten aufzuerlegen."

<sup>17</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu dieser Bestimmung: "Jede Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter sollte durch klare und objektive Gründe gerechtfertigt sein und keine unverhältnismäßigen Markthemmnisse schaffen."

(3) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht den gefassten Beschluss.

(3a) Jede Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter erfolgt nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht Informationen über den zu erbringenden Hafendienst und das Auswahlverfahren und stellt sicher, dass alle interessierten Kreise tatsächlich Zugang zu allen wichtigen Informationen haben, die sie für die Erstellung ihrer Bewerbungsunterlagen benötigen. Die Einreichungsfrist muss lang genug sein, damit die interessierten Kreise eine fundierte Einschätzung vornehmen und ihre Bewerbungsunterlagen erstellen können; im Regelfall beträgt die Frist mindestens 30 Tage.<sup>18 19</sup>

(3b) In den in Absatz 1 Buchstabe b d und Absatz 4a sowie in Artikel 9 genannten Fällen findet Absatz 3a keine Anwendung.

(4) Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens oder eine zuständige Behörde Hafendienste selbst oder durch eine von ihm/ihr unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbstständige Stelle, so ergreift der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um Interessenkonflikte zu vermeiden. Fehlen solche Maßnahmen, so darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten, es sei denn einer der in Absatz 1 genannten Gründe rechtfertigt die Begrenzung auf einen einzigen Anbieter.

(4a) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass ihre dem Gesamtnetz angehörenden Häfen, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen, die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst begrenzen können. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

---

<sup>18</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Absatz (Auswahlverfahren): "Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sollte ihre Absicht, ein Auswahlverfahren für die Erbringung eines Hafendienstes durchzuführen, auch im Internet und gegebenenfalls im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichen und dabei Angaben zum Auswahlverfahren, der Frist für die Einreichung der Angebote, den relevanten Vergabekriterien sowie darüber machen, wie auf die einschlägigen Dokumente, die für die Erstellung der Bewerbungsunterlagen benötigt werden, zugegriffen werden kann."

<sup>19</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Absatz (wesentliche Änderung eines Vertrags): "Zur Gewährleistung von Transparenz und Gleichbehandlung sollten Änderungen der Bestimmungen eines Vertrags während seiner Laufzeit als Neuvergabe des Vertrags gelten, wenn der Vertrag infolge dieser Änderungen wesentlich andere Merkmale aufweist als der ursprüngliche Vertrag und damit der Wille der Parteien zur Neuverhandlung wesentlicher Bestimmungen dieses Vertrags erkennbar ist."

## Artikel 7

[...]

- (1) [...]
- (2) [...]
- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) [...]

## Artikel 8

### Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- (1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, und dürfen das Recht zur Auferlegung dieser Verpflichtungen dem Leitungsorgan des Hafens oder einer zuständigen Behörde übertragen, um zu gewährleisten, dass mindestens einer der folgenden Punkte erfüllt ist:
- a) die ununterbrochene Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Hafennutzer an allen Liegeplätzen, sowohl tagsüber als auch nachts, während des gesamten Jahres;
  - b) der Dienst steht allen Nutzern zu gleichen Bedingungen zur Verfügung;
  - c) der Dienst ist für bestimmte Kategorien von Nutzern erschwinglich;
    - ca) der Hafenbetrieb ist sicher, zuverlässig oder ökologisch nachhaltig;
    - cb) es werden angemessene Transportdienstleistungen für die Öffentlichkeit bereitgestellt, und der territoriale Zusammenhalt ist gegeben.



(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) [...]

(4) [...]

(5) Beschließt ein Mitgliedstaat, für denselben Dienst in allen seinen unter diese Verordnung fallenden Seehäfen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, so setzt er die Kommission hiervon in Kenntnis.

(6) Bei einer Störung von Hafendiensten, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, oder wenn die unmittelbare Gefahr einer solchen Störung besteht, kann das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde eine Notfallmaßnahme ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der ein Dienst für einen Zeitraum bis zu zwei Jahren einem anderen Anbieter zugewiesen wird. Während dieses Zeitraums leitet das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde entweder ein neues Verfahren zur Auswahl eines Hafendiensteanbieters ein oder wendet Artikel 9 an. Arbeitskampfmaßnahmen, die im Einklang mit dem einzelstaatlichen Recht erfolgen, gelten nicht als Störung von Hafendiensten, bei der eine Notfallmaßnahme ergriffen werden kann.

## Artikel 9

### Interner Betreiber

(1) Unbeschadet des Artikels 6 Absatz 4 kann das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde beschließen, einen Hafendienst selbst oder durch eine rechtlich selbstständige Stelle, über die es/sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über seine/ihre eigenen Dienststellen entspricht, zu erbringen, sofern Artikel 4 gleichermaßen auf alle Betreiber Anwendung findet, die den betreffenden Dienst erbringen. In diesen Fällen gilt der Hafendiensteanbieter als interner Betreiber für die Zwecke dieser Verordnung.

(2) Die Kontrolle, die das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde über eine rechtlich getrennte Stelle ausübt, gilt nur dann als der Kontrolle über seine/ihre eigenen Dienststellen entsprechend, wenn das Organ oder die Behörde einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf wesentliche Beschlüsse der betreffenden Rechtsperson hat.

(3) In den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen – mit Ausnahme des Buchstabens bd – erbringt der interne Betreiber den zugewiesenen Hafendienst nur in dem Hafen oder den Häfen, für den oder die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

(4) [...]

(5) [...]

## Artikel 10

### Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer<sup>20</sup>

(1) Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten.

(2) Unbeschadet des nationalen Rechts und des Unionsrechts, einschließlich geltender Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, fordert das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde den benannten Hafendiensteanbieter auf, den Beschäftigten Arbeitsbedingungen im Einklang mit den geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen zu gewähren und die im Unionsrecht, im nationalen Recht oder in Tarifverträgen dargelegten sozialen Standards einzuhalten.

---

<sup>20</sup> Vereinbarte überarbeitete Fassung des Erwägungsgrunds 19: "Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung sollte nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten berühren. Es sollte klargestellt werden, dass in Fällen, in denen die Richtlinie 2001/23/EG keine Anwendung findet und der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Hafendiensteanbieters führt, das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde trotzdem verlangen können sollte, dass die Rechte und Pflichten des bisherigen Hafendiensteanbieters aus einem zum Zeitpunkt dieses Wechsels bestehenden Arbeitsvertrag oder Arbeitsverhältnis auf den neu benannten Hafendiensteanbieter übergehen."

(2a) Im Falle eines Wechsels des Hafendiensteanbieters aufgrund der Vergabe einer Konzession oder eines öffentlichen Auftrags kann das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde verlangen, dass die Rechte und Pflichten des bisherigen Hafendiensteanbieters aus einem zum Zeitpunkt dieses Wechsels bestehenden Arbeitsvertrag oder Arbeitsverhältnis im Sinne des nationalen Rechts auf den neu benannten Hafendiensteanbieter übergehen. In diesem Fall werden den Beschäftigten, die zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter eingestellt wurden, dieselben Rechte gewährt wie diejenigen, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Unternehmensübergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre.

(3) Erfolgt im Zusammenhang mit der Erbringung von unter diese Verordnung fallenden Hafendiensten eine Übernahme von Beschäftigten, so sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen die betreffenden Beschäftigten aufzuführen und transparente Einzelheiten ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Absatz: "Wenn in dieser Verordnung vorgesehene Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, sollte diese Verarbeitung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates, durchgeführt werden."

## Artikel 11

### Ausnahmen

(1) Dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 gelten nicht für Ladungsumschlags-, Fahrgast- und Lotsendienste.\*

[...]

(2) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 auf Lotsendienste anzuwenden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission hierüber.

---

\*

Es wurde vereinbart, einen Erwägungsgrund mit etwa folgendem Wortlaut hinzuzufügen: "Gemäß der EntschlieÙung A.960 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) erfordert jedes Lotsgebiet aufseiten der Lotsen hochspezialisierte Erfahrungen und ortsspezifische Kenntnisse. Zudem sind Lotsendienste in der Regel obligatorisch und werden häufig von den Mitgliedstaaten selbst organisiert oder erbracht. Ferner haben die Lotsen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle die Aufgabe, den zuständigen Behörden offensichtliche Auffälligkeiten zu melden, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder eine Gefährdung für die Meeresumwelt darstellen können. Außerdem sollten alle Mitgliedstaaten – soweit die Sicherheitsbedingungen dies zulassen – die Verwendung von Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht oder gleichwertige Regelungen fördern, um die Effizienz in den Häfen zu verbessern und insbesondere dem Kurzstreckenseeverkehr Impulse zu verleihen. Die Mitgliedstaaten sollten weiterhin frei entscheiden können, ob sie das Kapitel II auf Lotsendienste anwenden wollen, um potenzielle Interessenkonflikte zwischen Aufgaben im öffentlichen Interesse und kommerziellen Erwägungen zu vermeiden. Damit die Verbreitung einschlägiger Informationen gewährleistet ist, sollte die Kommission entsprechend in Kenntnis gesetzt werden."

## KAPITEL III – Finanzielle Transparenz und Autonomie

### Artikel 12

#### Transparenz der finanziellen Beziehungen

(1) Die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan eines Hafens oder einer anderen Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt, und die öffentliche Mittel erhalten, spiegeln sich in transparenter Weise im Rechnungsführungssystem wider, damit Folgendes klar zu entnehmen ist:

- a) die unmittelbare Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand für das Leitungsorgan des betreffenden Hafens;
- b) die Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand über öffentliche Unternehmen oder öffentliche Finanzinstitute und
- c) die Verwendung, für die diese öffentlichen Mittel zugewiesen wurden.

(2) Erbringt das Leitungsorgan eines Hafens, das öffentliche Mittel erhält, Hafendienste oder Ausbaggerung selbst oder erbringt eine andere Stelle in seinem Auftrag derartige Dienste, so führt es über diese aus öffentlichen Mitteln geförderten Hafendienste oder Ausbaggerung getrennt Buch, so dass

- a) alle Kosten und Einnahmen auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet oder zugewiesen werden und
- b) die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig bestimmt sind.

(3) Die öffentlichen Mittel nach Absatz 1 umfassen Aktienkapital oder eigenkapitalähnliches Quasikapital, nichtrückzahlbare oder nur unter bestimmten Voraussetzungen rückzahlbare Zuschüsse, die Gewährung von Darlehen einschließlich Überziehungskrediten und Vorschüssen auf Kapitalzuführungen, dem Leitungsorgan des Hafens von Behörden gegebene Bürgschaften oder jede sonstige Form öffentlicher Finanzhilfen.

- (4) Das Leitungsorgan des Hafens oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt, bewahrt die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, fünf Jahre lang auf.
- (5) Das Leitungsorgan des Hafens oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt, stellt der zuständigen Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat bei einer förmlichen Beschwerde auf Anfrage die in den Absätzen 1 und 2 genannten Angaben und alle zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung im Einklang mit den Wettbewerbsvorschriften für notwendig erachtet. Diese Informationen werden der Kommission von der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Die Angaben werden binnen drei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.
- (6) Das Leitungsorgan eines Hafens oder eine andere Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt, das/die in vorangegangenen Wirtschaftsjahren keine öffentlichen Mittel erhalten hat, aber nun öffentliche Mittel erhält, wendet die Absätze 1 und 2 ab dem auf die Übertragung der öffentlichen Mittel folgenden Wirtschaftsjahr an.
- (7) Werden öffentliche Mittel als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gezahlt, so werden sie in der jeweiligen Buchführung getrennt aufgeführt und dürfen nicht auf eine andere Dienstleistung oder Geschäftstätigkeit übertragen werden.
- (7a) Im Falle eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Absatz 2 nicht für ihre Seehäfen des Gesamtnetzes gilt, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen, sofern sämtliche erhaltenen öffentlichen Mittel und ihre Verwendung für die Erbringung von Hafendiensten im Rechnungsführungssystem vollständig transparent bleiben. In einem derartigen Fall unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission im Voraus über die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit.

## Artikel 13

### Hafendiensteentgelte

- (1) Die Entgelte für Dienste, die von einem internen Betreiber im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbracht werden, die Entgelte für Lotsendienste, die keinem wirklichen Wettbewerb ausgesetzt sind, und die Entgelte, die von Hafendiensteanbietern gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b erhoben werden, werden in transparenter, objektiver und nicht diskriminierender Weise festgesetzt und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des geleisteten Dienstes.

(2) Die Entrichtung der Hafendiensteentgelte kann in andere Zahlungen, beispielsweise die Entrichtung der Hafeninfrastrukturentgelte, integriert werden. In diesem Fall stellt der Hafendienstanbieter und gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass der Betrag der Hafendiensteentgelte für den Nutzer der Hafendienste leicht erkennbar ist.

(3) Der Hafendienstanbieter stellt der zuständigen Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat bei einer förmlichen Beschwerde auf Anfrage alle einschlägigen Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden.

## Artikel 14

### Hafeninfrastrukturentgelte

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Hafeninfrastrukturentgelt erhoben wird. Ungeachtet dessen können Hafendienstanbieter, die Hafeninfrastrukturen nutzen, Hafendiensteentgelte erheben.

(2) Die Entrichtung der Hafeninfrastrukturentgelte kann in andere Zahlungen, beispielsweise die Entrichtung der Hafendiensteentgelte, integriert werden. In diesem Fall stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass der Betrag der Hafeninfrastrukturentgelte für den Nutzer der Hafeninfrastruktur leicht erkennbar ist.

(3) Um einen Beitrag zu einem effizienten Infrastrukturentgeltesystem zu leisten, werden Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte gemäß der Geschäftsstrategie und den Investitionsplänen des einzelnen Hafens bestimmt und müssen den Wettbewerbsvorschriften entsprechen. Gegebenenfalls müssen diese Entgelte auch den im Rahmen der allgemeinen Hafenpolitik des betreffenden Mitgliedstaates festgelegten allgemeinen Anforderungen genügen.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entsprechend der wirtschaftlichen Strategie und der Raumordnungspolitik des Hafens, unter anderem in Bezug auf bestimmte Kategorien von Nutzern, oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastuktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern. Die Kriterien für die Festlegung unterschiedlich hoher Entgelte müssen transparent, objektiv und nicht diskriminierend sein und mit dem Wettbewerbsrecht, einschließlich der Vorschriften über staatliche Beihilfen, im Einklang stehen. Hafeninfrastrukturentgelte können externe Kosten berücksichtigen und können entsprechend den Geschäftspraktiken variieren.

(5) [...]

(6) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Art und die Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte unterrichtet werden. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Nutzer der Hafeninfrastuktur über etwaige Änderungen der Art und der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte mindestens zwei Monate im Voraus unterrichtet werden. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde ist nicht verpflichtet, Unterschiede bei den Gebühren offenzulegen, die das Ergebnis individueller Verhandlungen sind.

(7) Das Leitungsorgan des Hafens stellt im Fall einer förmlichen Beschwerde auf Anfrage der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Angaben gemäß den Absätzen 4 und 6 sowie alle einschlägigen Informationen über die Elemente zur Verfügung, die bei der Festlegung der Struktur und der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte als Grundlage dienen. Diese Informationen werden der Kommission von der nationalen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.



## KAPITEL IV – Allgemeine und Schlussbestimmungen

### Artikel 14a\*

#### Schulung von Personal

Die Hafendienstanbieter sorgen dafür, dass die Beschäftigten die notwendige Schulung erhalten, um die Kenntnisse zu erwerben, die für ihre Arbeit unerlässlich sind, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit besondere Beachtung zu schenken ist, und dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technologischen Innovation zu begegnen.<sup>22 23 24</sup>

---

\* *Aus Kapitel II hierhin übernommen.*

<sup>22</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund zu diesem Artikel: "In einem komplexen und wettbewerbsorientierten Sektor wie den Hafendiensten ist die Ausbildung und regelmäßige Weiterbildung der Beschäftigten von wesentlicher Bedeutung, um die Qualität der Dienstleistungen sicherzustellen und die Gesundheit und Sicherheit der Hafentarbeiter zu schützen. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass die Hafendienstanbieter ihren Beschäftigten eine angemessene Schulung anbieten."

<sup>23</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund: "Der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene bietet den Sozialpartnern einen Rahmen, damit sie insbesondere unter Berücksichtigung marktgestützter und technologischer Entwicklungen ein gemeinsames Konzept zur Bewältigung der sozialen Herausforderungen im Zusammenhang mit den in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnissen, einschließlich Arbeitsbedingungen, Gesundheits- und Sicherheitsfragen, Schulungsanforderungen und fachlicher Qualifikationen, entwickeln können, das den Sektor für junge Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen attraktiver macht, wobei es wichtig ist, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen zu wahren und für gute Arbeitsbedingungen zu sorgen. Unter vollständiger Wahrung der Autonomie der Sozialpartner sollten im Rahmen des sektoralen sozialen Dialogs für die Häfen auf EU-Ebene Leitlinien für die Entwicklung von Schulungsanforderungen festgelegt werden, um Unfälle am Arbeitsplatz zu verhindern und ein höchstmögliches Maß an Gesundheit und Sicherheit für die Hafentarbeiter zu gewährleisten; im Hinblick darauf ist dem technologischen Fortschritt und den Entwicklungen im Bereich Verkehrslogistik Rechnung zu tragen. Ferner sollten die Sozialpartner verschiedene Modelle für die Organisation der Arbeit in Seehäfen prüfen, die darauf abzielen, hochwertige Arbeitsplätze und sichere Arbeitsbedingungen sicherzustellen und Schwankungen bei der Nachfrage nach Hafentarbeitern abzufedern. Es ist wichtig, dass die Kommission die Arbeit des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene unterstützt und erleichtert."

<sup>24</sup> Vereinbarter Erwägungsgrund: "Unter vollständiger Wahrung der Autonomie der Sozialpartner sollten im Rahmen des sektoralen sozialen Dialogs für die Häfen auf EU-Ebene Erkenntnisse gesammelt und sollte über Trends berichtet werden, die bei der Nachfrage nach Hafentarbeitern und der für den Hafenbetrieb erforderlichen Flexibilität unter Berücksichtigung der Entwicklungen bei der Flottengröße, des technischen Fortschritts und der Auswirkungen der Automatisierung zu verzeichnen sind, und darüber, ob irgendwelche Hinweise auf Auswirkungen auf die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen allgemein vorliegen."

## Artikel 15

### Konsultation der Hafennutzer und anderer Beteiligter

(1) [...]

(1a) Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften die Hafennutzer zu seiner Entgeltpolitik, auch in den Fällen, die unter Artikel 9 fallen. Bei diesen Konsultationen geht es auch um die wesentlichen Änderungen der Hafeninfrastrukturentgelte und Hafendiensteentgelte, wenn es sich um interne Betreiber handelt, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Hafendienste erbringen.

(2) Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert im Einklang mit den geltenden nationalen Rechtsvorschriften die Hafennutzer und andere relevante Beteiligte zu wesentlichen Fragen, für die es zuständig ist und die Folgendes betreffen:

- a) die Koordinierung der Hafendienste im Hafengelände;
- b) Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung im Hinterland, einschließlich Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung eines effizienten Verkehrs auf der Schiene und den Binnenwasserstraßen;
- c) die Effizienz der Verwaltungsverfahren in den Häfen und Maßnahmen zu deren Vereinfachung;
- d) den Umweltschutz;
- e) die Raumplanung und
- f) Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Hafengelände, sofern angezeigt auch der Gesundheit und Sicherheit der Hafenarbeiter.

(2a) Die Hafendiensteanbieter stellen den Hafennutzern geeignete Informationen über Art und Höhe der Hafendiensteentgelte zur Verfügung.

(2b) Das Leitungsorgan des Hafens und die Hafendiensteanbieter wahren die Vertraulichkeit von kommerziell sensiblen Informationen, wenn sie ihren Pflichten gemäß diesem Artikel nachkommen.

## Artikel 16

[...]

(1) [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

## Artikel 17

### Umgang mit Beschwerden

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für alle unter diese Verordnung fallenden Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats ein wirksamer Mechanismus für die Bearbeitung von Beschwerden existiert, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.

(2) Die Bearbeitung von Beschwerden erfolgt dergestalt, dass Interessenkonflikte ausgeschlossen sind und dass eine funktionale Unabhängigkeit von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern besteht. Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine effektive funktionale Trennung zwischen der Bearbeitung von Beschwerden einerseits und dem Eigentum an Häfen und deren Verwaltung, der Erbringung von Hafendiensten und der Hafennutzung andererseits. Beschwerden werden unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit bearbeitet.

(3) Beschwerden sind in dem Mitgliedstaat einzureichen, in dem der Hafen liegt, in dem die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Hafennutzer und weitere relevante Beteiligte darüber unterrichtet werden, wo und wie Beschwerden einzureichen sind; dazu gehört auch, dass die für die Bearbeitung der Beschwerden zuständigen Behörden angegeben werden.

(4) Für die Zwecke der gegenseitigen Amtshilfe bei Streitigkeiten zwischen Parteien, die in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassen sind, arbeiten die für die Bearbeitung der Beschwerden zuständigen Behörden gegebenenfalls zusammen.

(5) Die für die Bearbeitung der Beschwerden zuständigen Behörden sind im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften befugt, von den Leitungsorganen der Häfen, den Hafendiensteanbietern und den Hafennutzern die Vorlage der für eine Beschwerde relevanten Informationen zu verlangen.

(6) [...]

(7) [...]

(8) Die für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden sind im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften befugt, verbindliche Beschlüsse zu fassen, gegen die gegebenenfalls nur vor Gericht Berufung eingelegt werden kann.

(9) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über den Mechanismus für die Bearbeitung von Beschwerden und geben die in Absatz 3 genannten Behörden bis spätestens ...\* sowie in der Folge jede diesbezügliche Änderung bekannt. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert diese Angaben auf ihrer Website.

(9a) Die Mitgliedstaaten tauschen gegebenenfalls allgemeine Informationen über die Anwendung dieses Artikels aus. Die Kommission unterstützt diese Zusammenarbeit.

## Artikel 18

[...]

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

---

\* *ABl.: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*

## Artikel 18a

### Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den Hafennutzern und anderen relevanten Beteiligten die zuständigen Behörden nach den Artikeln 12 Absatz 5, 13 Absatz 3 und 14 Absatz 7 bekanntgegeben werden. Darüber hinaus geben die Mitgliedstaaten der Kommission diese Behörden bis spätestens ...\* und in der Folge jede diesbezügliche Änderung bekannt. Die Kommission veröffentlicht diese Angaben auf ihrer Website und bringt sie regelmäßig auf den neuesten Stand.

## Artikel 19

### Rechtsbehelf

(1) Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung vom Leitungsorgan des Hafens, von der zuständigen Behörde oder von jeder anderen zuständigen nationalen Behörde getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Die Rechtsbehelfsinstanzen sind von den beteiligten Parteien unabhängig; bei ihnen kann es sich um ein Gericht handeln.

(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.

## Artikel 20

### Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens ...\* mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen.

---

\* *ABl.: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*

\* *ABl.: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*

## Artikel 21

[...]

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

## Artikel 22

[...]

(1) [...]

(2) [...]

## Artikel 23

### Berichterstattung

Spätestens am ...\* übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung und Wirksamkeit dieser Verordnung.

In dem Bericht berücksichtigt sie die Fortschritte, die im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene erzielt wurden.

---

\* *Abl.: Bitte Datum einfügen: 72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*

## Artikel 24

### Übergangsmaßnahmen

(1) Diese Verordnung gilt nicht für vor dem ...\* geschlossene Hafendiensteverträge, die zeitlich begrenzt sind.

(2) Hafendiensteverträge, die vor dem ...\* geschlossen wurden und unbefristet sind oder ähnliche Wirkung haben, werden bis zum 1. Juli 2025 an diese Verordnung angepasst.

## Artikel 25

### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem ...\*.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident

---

\* *ABl.: Bitte das Datum der Annahme der Verordnung eintragen.*

\* *ABl.: Bitte das Datum der Annahme der Verordnung eintragen.*

\* *ABl.: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.*