

Brüssel, den 22.1.2014
COM(2013) 296 final /2

2013/0157 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2013) 296 final du 23.5.2013
Concerne la version DE: page 22, Article 6, paragraph 4

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{ SWD(2013) 181 final }

{ SWD(2013) 182 final }

{ SWD(2013) 183 final }

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1 Hintergrund

Europa verfügt über eines der dichtesten Hafennetze auf der ganzen Welt. Gleichzeitig zeichnet sich der Hafensektor durch eine hohe Heterogenität und eine große Vielfalt im Hinblick auf Strukturen und Organisationsformen aus. Die Verordnung trägt dieser Diversität Rechnung und hat nicht zum Ziel, allen Häfen ein einheitliches Modell aufzuzwingen.

Entlang der rund 70 000 Küstenkilometer der Union gibt es über 1200 gewerbliche Seehäfen. Im Jahr 2011 wurden in den europäischen Häfen (die von über 60 000 Handelsschiffen angelaufen wurden) rund 3,7 Mrd. Tonnen Fracht umgeschlagen.

Die EU ist auf ihre Häfen nicht nur für ihren Handel mit der übrigen Welt, sondern auch für ihren Binnenmarkt in hohem Maße angewiesen. Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfallen 60 % der in den EU-Häfen umgeschlagenen Güter. Seehäfen sind zentrale Knotenpunkte der intermodalen Verkehrsketten der EU, bei denen der Kurzstreckenseeverkehr eine Alternative zu den überlasteten Landverkehrsstrecken und eine Möglichkeit der Anbindung von Regionen in Rand- oder Insellage darstellt.

Bei der Personenbeförderung wurden 2011 in den Häfen der EU 385 Mio. Schiffspassagiere abgefertigt.

Die Hafenwirtschaft trägt direkt zu Beschäftigung, Investitionen aus dem Ausland und BIP-Wachstum bei. Die 2 200 Hafenbetreiber beschäftigen derzeit etwa 110 000 Hafentarbeiter. Die Häfen bieten in den 22 Küstenmitgliedstaaten insgesamt bis zu 3 Millionen (direkte und indirekte) Arbeitsplätze und sind außerdem eine wichtige Steuereinnahmequelle für lokale, regionale oder nationale Regierungen.

Alle über EU-Häfen abgefertigten Güter und Passagiere passieren zu 96 % bzw. zu 93 % auch die 319 Seehäfen, die im Vorschlag der Kommission über Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)¹ aufgeführt sind.

1.2 Herausforderungen

Während die Notwendigkeit der Entwicklung von Hinterlandverbindungen bereits als zentrale Herausforderung deutlich erkannt wurde und inzwischen in die TEN-V-Politik einbezogen ist, bleiben andere kritische Herausforderungen für die Häfen bisher unberücksichtigt. Erstens lässt sich nicht bestreiten, dass derzeit nicht alle TEN-V-Häfen die gleichen hochwertigen Dienste anbieten. Zweitens ist der gegenwärtige Rahmen der Hafenverwaltung nicht immer für Investoren attraktiv. In diesem Zusammenhang ergeben sich fünf spezifische Herausforderungen:

1.2.1 Suboptimale Leistungen und Betriebsabläufe in manchen TEN-V-Seehäfen

Effiziente Hafendienste sind von zentraler Bedeutung für die Leistung der TEN-V-Seehäfen. Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit der Branche drei Gründe ermittelt, die eine optimale Organisation der Hafendienste verhindern können: (1) viele Hafendienste sind aufgrund von Marktzugangsbeschränkungen nur einem schwachen Wettbewerbsdruck ausgesetzt; (2) Monopole oder Oligopole, auch wenn sie in manchen Situationen gerechtfertigt sein mögen, können zu Marktmissbrauch führen, und (3) in manchen Häfen

¹ KOM(2011) 650 endg./2. Die endgültige Zahl der TEN-V-Häfen hängt vom Ergebnis des Legislativverfahrens ab.

entsteht aufgrund einer mangelnden hafeninternen Koordinierung für die Nutzer ein übermäßiger Verwaltungsaufwand.

1.2.2 Rahmenbedingungen für die Hafenverwaltung, die nicht in allen TEN-V-Seehäfen investitionsfreundlich genug sind

Die zur Anpassung der Hafenskapazitäten an den sich wandelnden Bedarf notwendigen Investitionen sind nur in einem stabilen Politik- und Regelungsumfeld möglich, das wirtschaftliche Unsicherheiten verringert und einheitliche Rahmenbedingungen gewährleistet. Dies trifft jedoch offenbar nicht auf alle TEN-V-Häfen zu. Dafür gibt es verschiedene Gründe: a) die Rechtsunsicherheit aufgrund der oben beschriebenen Marktbeschränkungen und b) die Notwendigkeit einer besseren Infrastrukturplanung – hier können strengere TEN-V-Vorschriften Abhilfe schaffen.

Es gibt jedoch zwei weitere grundlegende Ursachen für das derzeitige insgesamt unattraktive Investitionsklima in einer Reihe von TEN-V-Häfen: (4) unklare finanzielle Beziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Anbietern von Hafendiensten sowie (5) die geringe Autonomie der Häfen bei der Festlegung von Infrastrukturgebühren und untransparente Verbindungen mit den Kosten für die Zugangsinfrastruktur der Häfen.

1.3 Zielsetzung

Das Ziel ist ein Beitrag zu einem effizienteren, besser vernetzten und nachhaltigeren Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durch die Schaffung eines Rahmens, in dem alle Häfen ihre Leistung verbessern und sich auf die veränderten Anforderungen in Verkehr und Logistik einstellen können. Die TEN-V-Häfen müssen dazu beitragen, den Kurzstreckenseeverkehr als Teil des intermodalen Streckennetzes auszubauen, um so die Nachhaltigkeit des Verkehrs zu erhöhen, die eines der Hauptziele des Verkehrsweißbuches ist, und ebenfalls ihren Beitrag zur EU-Strategie „Europa 2020“ für ein ressourceneffizientes Wachstum leisten, die das Wachstum von Handel und Güterverkehr begünstigen wird.

Diese Initiative gewährleistet einen ausgewogenen Ansatz, der sich zwischen Legislativmaßnahmen und „weichen“ Maßnahmen (z. B. sozialer Dialog) bewegt. Dies ist das Ergebnis einer intensiven und zweckdienlichen Konsultation der beteiligten Kreise, die es ermöglicht hat, die Verordnung schwerpunktmäßig auf Maßnahmen mit einem hohen Zusatznutzen für die EU auszurichten. Durch diese Verordnung werden bereits gut funktionierende Häfen nicht weiter belastet und für die anderen Häfen die Voraussetzungen zur Bewältigung ihrer strukturellen Herausforderungen geschaffen.

1.4 Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der EU

Der Vorschlag steht in Einklang mit der von der Kommission im Verkehrsweißbuch von 2011 angekündigten Politik und wurde im Zusammenhang mit der Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums und der Gewährleistung des Marktzugangs zu Häfen ausdrücklich angekündigt. Die Kommission erklärt im Weißbuch deutlich ihre Absicht, die Beschränkungen für die Erbringung von Hafendiensten zu überprüfen, die Transparenz der Hafenfinanzierung zu verbessern und mehr Klarheit in Bezug auf die Bestimmung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zu schaffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Vorschlag wird als eine der Leitaktionen der Binnenmarktakte II auch zur Vollendung des europäischen Binnenmarktes beitragen.

Der Vorschlag vervollständigt und ergänzt auch weitere laufende Maßnahmen oder bereits vorliegende Vorschläge: die Vorschläge zu Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz und die Fazilität „Connecting Europe“, die einen Rahmen für den Ausbau der Hinterlandverbindungen zu den Häfen bietet, den Vorschlag für eine Richtlinie über die

Konzessionsvergabe, die auch auf Konzessionsverträge in Häfen Anwendung finden wird, und die Vorarbeiten zur Initiative „Blauer Gürtel“ für eine Vereinfachung der Zollverfahren für EU-Güter, die durch EU-Häfen anlaufende Schiffe befördert werden.

Der Vorschlag gilt für alle Häfen des TEN-V, da alle diese Häfen naturgemäß eine bedeutende Rolle im europäischen Verkehrssystem spielen, entweder für die Erleichterung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten oder für die Verbesserung der regionalen Zugänglichkeit von Regionen in Insel- oder in Randlage. Es muss jedoch betont werden, dass die im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankerten Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit und der Niederlassungsfreiheit sowie die Wettbewerbsvorschriften auch für die übrigen Häfen gelten, die zwar nicht Teil des transeuropäischen Netzes sind, aber dennoch eine wichtige Rolle auf lokaler Ebene oder für andere Sektoren als den Verkehr (z. B. Fischerei oder Tourismus) spielen. Die Mitgliedstaaten können außerdem beschließen, die Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung auf diese Häfen anzuwenden.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2.1 Konsultation der interessierten Parteien

Die GD MOVE hat einen Dialog mit den für Hafenpolitik zuständigen nationalen Behörden (Verkehrsministerien) geführt. Sie veranstaltete Sitzungen mit den wichtigsten Industrieverbänden und Organisationen im Hafensektor, u. a.: Hafenbehörden (ESPO), private Hafenbetreiber (FEPORT), Binnenhäfen (EFIP), Schiffseigner (ECSA), Lotsen (EMPA), Schleppreedereien und Schlepperbetreiber (ETA), Festmacher (EBA), Schiffsagenten (ECASBA), Schiffsführer (ESC), Nassbaggerunternehmen (EuDA) und Logistikbetreiber (CLECAT). Die GD MOVE traf auch mit den beiden wichtigsten Gewerkschaften der Hafearbeiter zusammen, der IDC (International Dockers Council) und der für Hafearbeiter zuständigen Sektion der ETF (European Transport Workers Federation). Ein Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog konnte nicht konsultiert werden, da dieser zurzeit erst eingerichtet wird.

Die Vorarbeiten wurden durch eine wirtschaftliche Studie zur Qualität und Effizienz europäischer Häfen (PwC) unterstützt. Bei den Arbeiten wurden umfangreiche Forschungen zu Verkehrswirtschaft, Häfen und Logistik berücksichtigt, ferner wurde eine Reihe von Gesprächen mit Experten aus der Branche und der Forschung geführt.

Die beteiligten Kreise wurden durch zwei Online-Erhebungen und eine offene zweitägige Konferenz in Brüssel (25. und 26. September 2012) auf breiter Basis einbezogen. Abschließend fand am 18. Januar 2013 ein öffentliches Hearing statt, bei dem gezielt die wichtigsten Probleme dargestellt und politische Optionen sowie ihre möglichen Auswirkungen erörtert wurden. Die wichtigsten Ergebnisse der Konsultation (2012-2013) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Alle Betroffenen unterstrichen die Notwendigkeit stabiler und fairer Rahmenbedingungen für den Wettbewerb zwischen den Häfen und innerhalb der Häfen (d. h. zwischen Anbietern des gleichen Hafendienstes innerhalb eines Hafens) in der EU. Für alle Betroffenen ist die Schaffung von Rechtssicherheit und eines unternehmensfreundlichen Umfeldes mit geringerer administrativer Belastung eine Priorität.
- Eine Hauptsorge gilt dem unfairen Wettbewerb zwischen Häfen aufgrund von Praktiken der Bereitstellung öffentlicher Mittel für Hafeninfrastrukturen. Die

Mitgliedstaaten und die Hafenbehörden fordern eine strenge Kontrolle staatlicher Beihilfen.

- Nach Einschätzung eines großen Teils der Nutzer (Reedereien und Export-Import-Unternehmen) sind die Hafendienste in vielen EU-Häfen im Hinblick auf Preis, Qualität und Verwaltungsaufwand nicht zufriedenstellend.
- 30 % der europäischen Hafenbehörden beurteilen die derzeitige Situation als nicht befriedigend. Die Mehrheit von ihnen ist jedoch gegen die Einführung von EU-Verfahren zur Einschränkung der öffentlichen Behörden in ihrer Freiheit, Aufträge und Lizenzen für Anbieter von Hafendiensten durch Direktvergabe zu erteilen. Die Anwendung der EU-Konzessionsvorschriften auf bestimmte in Häfen vergebene Aufträge ist in einigen Mitgliedstaaten höchst umstritten.
- Die Gewerkschaften der Hafenarbeiter lehnen vehement jede EU-Bestimmung ab, die bestehende arbeitsrechtliche Regelungen für die Häfen in manchen Mitgliedstaaten berühren könnte. Vertreter der Lotsendienste vertreten den Standpunkt, dass Lotsendienste, obgleich gegen Entgelt erbracht, keine wirtschaftlichen Dienstleistungen sind und daher nicht dem Wettbewerbsdruck ausgesetzt werden sollten.
- Die meisten Betroffenen stimmen darin überein, dass das Hafensystem der EU weiterentwickelt und auf erhebliche Herausforderungen vorbereitet werden muss, wie zum Beispiel knappe Finanzmittel, Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Häfen in benachbarten Drittstaaten und anderen Regionen der Welt, Schaffung von Mehrwert und Arbeitsplätzen sowie Beherrschung von Umweltauswirkungen. Für alle ist es von großer Bedeutung, dass EU-Mittel zur Unterstützung der Häfen und des Seeverkehrs bereitgestellt und nach Möglichkeit aufgestockt werden.

2.2 Folgenabschätzung

In der Folgenabschätzung wurden im Zusammenhang mit den beiden oben genannten Herausforderungen fünf operationelle Ziele herausgearbeitet.

2.2.1 Modernisierung der Hafendienste und des Hafenbetriebs:

Durch eine effizientere Optimierung der Hafendienste und des Hafenbetriebs sollte eine Reihe von TEN-V-Häfen in die Lage versetzt werden, mit der bestehenden Infrastruktur mehr Fracht und mehr Fahrgäste zu bewältigen. Hierzu sind drei operationelle Ziele zu erreichen:

(1) Präzisierung und Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste:

Dabei sollten einerseits Beschränkungen des Zugangs zum Markt für Hafendienste abgebaut und andererseits bestehende Rechtsunsicherheiten ausgeräumt werden, die sich aus horizontalen Bestimmungen des EU-Vertrags und Vorschriften für die öffentliche Beschaffung ergeben.

(2) Verhinderung von Marktmissbrauch durch benannte Anbieter von Hafendiensten:

Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass benannte Anbieter ihre Dienste kosteneffizient erbringen, ohne die Erfüllung ihrer Funktion und die Wahrung ihres Charakters als gemeinwirtschaftliche Dienstleistung in Frage zu stellen, insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz.

(3) Verbesserung der Koordinierungsmechanismen innerhalb der Häfen:

Hierdurch sollten Schiffsführern, Logistikbetreibern und Ladungseigentümern ein reibungsloses Arbeiten erleichtert und die Verringerung des für die Hafennutzung

erforderlichen Aufwands an Zeit und Finanzmitteln erreicht werden. Die Koordinierungsanstrengungen sollten auch den im jeweiligen Hafen niedergelassenen Betreibern zugute kommen, Synergien erleichtern und auch dazu beitragen, doppelten Aufwand bei Bedienung der gleichen Kunden zu vermeiden.

2.2.2 Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für Investitionen in Häfen:

Zweitens sollten durch größere finanzielle Transparenz und Autonomie der Häfen faire Rahmenbedingungen geschaffen, eine effizientere Entgelterhebung ermöglicht und mehr Investitionen angezogen werden. Hierzu sind zwei weitere operationelle Ziele zu erreichen:

- (4) Transparente Gestaltung der Finanzbeziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Anbietern von Hafendiensten:

Hierdurch sollte finanzielle Transparenz zwischen Funktionen der öffentlichen Behörden und gewerblichen Unternehmen sichergestellt werden, damit Häfen und Diensteanbieter nicht in den Genuss unfairer Wettbewerbsvorteile kommen.

- (5) Gewährleistung autonom festgesetzter und transparenter Infrastrukturentgelte:

Hierdurch sollten eine effiziente Nutzung der Infrastruktur und eine größere wirtschaftliche Rationalität bei Planung, Investitionen, Instandhaltung und beim Betrieb der Hafeninfrastrukturen erreicht und gleichzeitig ökologische und gesellschaftliche Preissignale ermöglicht werden.

Auf der Grundlage dieser 4 Politikvarianten wurden in Betracht gezogen:

- (1) Politikpaket 1: „Transparenz“

Beim Politikpaket 1 (PP1) wird eine „weiche“ Maßnahme (nicht verbindliche Mitteilung) eingesetzt, um den Zugang zum Markt für Hafendienste zu präzisieren und zu erleichtern. Hingegen werden bei Vorliegen eines Monopols oder Oligopols verbindliche Bestimmungen eingeführt: die Dienste sollten in diesen Fällen einer Preisüberwachung unterliegen, um überhöhte oder diskriminierende Entgelte zu vermeiden. Die Finanzierung und Festsetzung der Hafengebühren wird den zuständigen Behörden mit der Auflage der Einhaltung einer grundlegenden Transparenz überlassen. Die Koordinierung der Dienste innerhalb des Hafens wird durch einen Ausschuss der Hafennutzer garantiert.

- (2) Politikpaket 2: „Regulierter Wettbewerb“

Beim Politikpaket 2 (PP2) wird der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit im Rahmen eines regulierten Marktzugangs eingeführt. Mit diesem regulierten Marktzugang kann die Dienstleistungsfreiheit eingeschränkt werden, wenn dies durch Flächenknappheit im Hafenbereich oder aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, usw.) erforderlich ist. In solchen Fällen erfolgt die Vergabe des Auftrags für die neu zugewiesenen und benannten Dienste im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung; im Falle eines internen Betriebs muss der Dienst bestimmten Beschränkungen unterliegen. Dienste, die im Rahmen eines Monopols oder Oligopols erbracht werden, unterliegen einer Preisüberwachung. Die Transparenz der Finanzbeziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Hafendiensteanbietern wird durch getrennte Bücher erreicht, außerdem wird durch geeignete Vorschriften sichergestellt, dass die Festsetzung der Nutzungsentgelte für die Hafeninfrastrukturen auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten erfolgt. Die Koordinierung der Dienste innerhalb des Hafens wird durch einen Ausschuss der Hafennutzer erleichtert.

- (3) Politikpaket 2a: „Regulierter Wettbewerb und Hafenaufonomie“

Das Politikpaket 2a (PP2a) entspricht dem PP2 mit folgenden Unterschieden:

Die Verpflichtung zur Durchführung öffentlicher Ausschreibungen bei Flächenknappheit oder gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gilt nicht nur für neue Aufträge, sondern auch bei wesentlichen Änderungen bestehender Aufträge. Die Regulierungsaufsicht über die Diensteanbieter mit Monopolstellung ist enger gefasst: sie gilt nur für die Märkte ohne Wettbewerb, d. h. Märkte, für die keine öffentlichen Ausschreibungen stattfinden. Die Häfen erhalten größere Autonomie: bei den Infrastrukturentgelten wird darauf verzichtet, die Ausrichtung der Entgelte an den tatsächlichen Kosten verbindlich vorzuschreiben, stattdessen erhält jeder Hafen das Recht, die Struktur und die Höhe der Hafengebühren selbst festzulegen – vorausgesetzt, seine diesbezügliche Politik ist transparent. Bei dieser Variante wird auch zu einer Differenzierung entsprechend der Umweltleistung von Schiffen ermutigt.

(4) Politikpaket 3: „Voller Wettbewerb und Hafenautonomie“

Das Politikpaket 3 (PP3) baut auf PP2a auf und enthält die zusätzliche Verpflichtung, bei jedem Hafendienst mindestens zwei konkurrierende und unabhängige Betreiber vorzusehen, wenn die Zahl der Anbieter infolge von Flächenknappheit begrenzt ist. Auch soll eine funktionale/rechtliche Trennung erfolgen. Diese würde zu einer Zunahme der Zahl der Hafenakteure führen: um den Hafenbetrieb zu gewährleisten, wäre es erforderlich, die zentrale Koordinierungsrolle der Hafenbehörde zu stärken. Wie bei PP2a könnte jede Hafenbehörde die Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte entsprechend ihren gewerblichen Gepflogenheiten frei festlegen.

Nach Analyse der verschiedenen Optionen und ihrer möglichen Auswirkungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass PP2a mit einer Variante für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste die beste Option darstellt. Hinsichtlich der Maßnahmen betreffend den Zugang zum Markt für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste besteht kein Bedarf an neuen Rechtsvorschriften. Bestehende Vorschriften und Anforderungen werden in einer Mitteilung präzisiert. Die Vorschriften zur Regulierungsaufsicht über den Preis der Diensteanbieter mit Monopol- oder Oligopolstellung und zur Transparenz der Rechnungslegung würden jedoch auf Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste Anwendung finden.

In der Folgenabschätzung werden folgende potenzielle Nutzeffekte hervorgehoben: Kosteneinsparungen (10 Mrd. EUR bis 2030), Weiterentwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs, Verringerung der Überlastung des Straßenverkehrs und Schaffung von Arbeitsplätzen. In der Folgenabschätzung wird darauf hingewiesen, dass dieser Vorschlag nicht direkt zu wesentlichen Veränderungen des Verwaltungsaufwands in den Häfen führen wird. Die Einführung der Dienstleistungsfreiheit wird zu einer Verringerung der Verwaltungskosten für die Häfen führen, während die Preisüberwachung und die Konsultation der Nutzer mitunter zu neuen Verwaltungsbelastungen führen kann. Es sollte jedoch betont werden, dass dieser Vorschlag durch die Aufhebung von Beschränkungen indirekt zu Vereinfachungen beitragen wird. Weitere Vereinfachungen sind auch von der anstehenden Initiative „Blauer Gürtel“ zu erwarten.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1 Zusammenfassung des Vorschlags

Der Vorschlag sieht hauptsächlich Folgendes vor:

- Die Verordnung gilt für alle Seehäfen, die im Vorschlag der Kommission über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) aufgeführt sind.
- Die Dienstleistungsfreiheit findet Anwendung auf die Hafendienste. Die Hafenbehörden können jedoch Mindestanforderungen für die Anbieter spezifischer

Hafendienste festlegen. Geschieht das, beziehen sich diese Anforderungen ausschließlich auf fachliche Qualifikationen, die erforderliche Ausrüstung oder die Sicherheit im Seeverkehr, die allgemeine Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen und die einschlägigen Umwelterfordernisse. Diese Anforderungen sollten nicht benutzt werden, um implizit Markthemmnisse zu schaffen, daher sollten die entsprechenden Kriterien objektiv und verhältnismäßig sein und eine faire Behandlung aller vorhandenen und potenziellen Anbieter gewährleisten. Potenzielle Anbieter sollten Zugang zu Fortbildungsmaßnahmen haben, damit sie die lokal erforderlichen Fachkenntnisse erwerben können.

- Die oben genannten Bestimmungen sollen nicht für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste gelten. Diese Dienste werden oft im Rahmen von Konzessionsverträgen vergeben, die in den Geltungsbereich der von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinie über die Konzessionsvergabe fallen². Außerdem könnten zusätzliche rechtliche Auflagen die Anstrengungen zur Einführung eines sozialen Dialogs auf Unionsebene behindern. Im Gegensatz zu Lotsendiensten bei der Einfahrt in den und der Ausfahrt aus dem Hafen haben Lotsendienste auf hoher See keine direkte Auswirkung auf die Effizienz des Hafens und sollten daher nicht Gegenstand dieser Verordnung sein.
- Falls erforderlich, könnte die genannte Dienstleistungsfreiheit einer Beschränkung der Zahl der Diensteanbieter unterworfen werden. Diese Beschränkung sollte auf der Grundlage zweier Kriterien erfolgen: bei Flächenknappheit oder bei vorbehaltener Flächennutzung: in diesem Falle kann – soweit in einem offiziellen Hafentwicklungsplan eindeutig dokumentiert – die zahlenmäßige Beschränkung der innerhalb des Hafens tätigen Diensteanbieter gerechtfertigt sein; dies gilt auch im Falle einer eindeutig und öffentlich dokumentierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die dem Diensteanbieter auferlegt wird.
- Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Behörden zu benennen, die zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Einklang mit den geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen befugt sind. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen müssen eindeutig definiert, transparent, diskriminierungsfrei und überprüfbar sein und im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit (Unterbrechungsfreiheit), der Zugänglichkeit (für alle Nutzer) oder der Erreichbarkeit (für bestimmte Nutzerkategorien) des Hafendienstes stehen.
- Bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die von einer zuständigen Behörde in einem oder mehreren Häfen auferlegt werden, kann diese Behörde bestimmte Hafendienste selbst organisieren und gewerblich betreiben, so lange die betreffende Tätigkeit auf den Hafen oder die Häfen beschränkt bleibt, in dem/denen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt wurden.
- Die Rechte der Beschäftigten sollten gewahrt werden, und die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, diese Rechte bei einem Wechsel von Unternehmen für das bei dem früheren Unternehmen tätige Personal weiter zu stärken.
- Werden dem Leitungsorgan eines Hafens öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt, muss die Rechnungslegung transparent sein, um die effektive und angemessene Nutzung dieser Mittel nachzuweisen.

² KOM(2011) 897 endg.

- In dem Falle, dass Anbieter von Hafendiensten nicht im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ausgewählt wurden oder bei internen Anbietern sollte sichergestellt werden, dass der Preis für die Dienstleistung transparent, diskriminierungsfrei und nach normalen Marktbedingungen festgelegt wird, und dass insbesondere der Gesamtbetrag des Entgelts nicht die entstandenen Gesamtkosten und einen angemessenen Gewinn übersteigt.
- Das Leitungsorgan des Hafens legt die Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrasturktur autonom und entsprechend seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept fest.
- Die Hafeninfrasturkturentgelte können unterschiedlich hoch festgesetzt werden, entweder entsprechend den Geschäftspraktiken im Zusammenhang mit einer häufigen Nutzung des Hafens, oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrasturktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern.
- In jedem Hafen wird ein Beratender Ausschuss der Hafennutzer eingesetzt. In diesem Ausschuss kommen Vertreter der Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümern oder anderen Hafennutzern zusammen, die Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrasturktur oder von Hafendiensten zu entrichten haben. Dieser Ausschuss ist in Fragen der Struktur und Höhe der Entgelte für die Hafeninfrasturkturen und in bestimmten Fällen der Entgelte für die Hafendienste zu konsultieren.
- Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert Betroffene wie in den Häfen ansässige Unternehmen, Anbieter von Hafendiensten und Hafennutzer zu Fragen wie der Koordinierung von Hafendiensten, Hinterlandanbindungen oder Verwaltungsverfahren.
- Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass eine unabhängige Stelle die Anwendung dieser Verordnung überwacht. Dabei kann es sich um eine bereits bestehende Stelle handeln. Die nationalen unabhängigen Überwachungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und die Grundsätze ihrer Entscheidungen aus und arbeiten zum Zwecke der gegenseitigen Unterstützung bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zusammen.

3.2 Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags bildet der Artikel 100 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

3.3 Subsidiaritätsprinzip

Durch die Artikel 58, 90 und 100 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die Ziele eines echten Binnenmarktes im Kontext der Gemeinsamen Verkehrspolitik auf die Häfen ausgedehnt.

Der bei weitem größte Anteil des über TEN-V-Häfen abgewickelten Seehandels ergibt sich aus dem Handel zwischen Mitgliedstaaten oder auf internationaler Ebene. Häfen haben eine eindeutige europäische Funktion. Etwa die Hälfte der dort umgeschlagenen Güter erreichen oder verlassen den Hafen – zu Wasser oder Land – aus bzw. nach einem anderen

Mitgliedstaat als dem, in dem der betreffende Hafen gelegen ist³. Allein durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten können keine fairen Rahmenbedingungen innerhalb des EU-Binnenmarktes geschaffen werden, auch können die Mitgliedstaaten keine Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung von Häfen ergreifen, die zwar im gleichen transeuropäischen Korridor, aber in anderen Mitgliedstaaten gelegen sind.

Wenngleich die spezifischen Merkmale des Hafensektors und seine lange lokale Tradition und Kultur anerkannt werden, ist die vorgeschlagene Initiative im Hinblick auf den Binnenmarkt, Vernetzungseffekte und die internationale Dimension des Hafensektors mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

3.4 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Diese Verordnung gilt nur für TEN-V-Seehäfen. Hierdurch lässt sich die Verhältnismäßigkeit insofern gewährleisten, als keine unnötigen Vorschriften für sehr kleine Häfen eingeführt werden, die keine bedeutende Rolle für das europäische Verkehrssystem spielen. Der bei weitem größte Teil des Verkehrs entfällt jedoch auf die TEN-V-Seehäfen, die naturgemäß für den internationalen und den innereuropäischen Handel von zentraler Bedeutung sind – und damit auch für den europäischen Binnenmarkt und/oder den Zusammenhalt der EU. Darüber hinaus kommen TEN-V-Häfen für EU-Mittel in Betracht.

Der Geltungsbereich wurde nicht weiter auf die Häfen des Kernnetzes beschränkt, um die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zwischen diesen Häfen und anderen TEN-V-Häfen zu vermeiden. Außerdem sind für ein effizientes Funktionieren des Netzes beide Hafentypen erforderlich: Häfen des Kernnetzes (in der Regel mit Drehkreuzfunktion) und andere TEN-V-Häfen für die regionale Verteilung.

3.5 Wahl des Instruments

Traditionell waren die Mitgliedstaaten sowie regionale und lokale öffentliche Behörden die Hauptakteure bei der Entwicklung und Verwaltung von Hafeninfrastrukturen, doch diese Situation verändert sich allmählich. Verkehrsunternehmen, autonome öffentliche Behörden und Stellen sowie andere private und öffentliche Stellen werden immer mehr auch zu bestimmenden Akteuren bei der Entwicklung, Verwaltung und Organisation von Häfen. Daher ist es wichtig, dass diese Rechtsvorschrift über den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen allgemein anwendbar ist. Um eine einheitliche Umsetzung, Durchsetzung und faire Rahmenbedingungen im Binnenmarkt zu garantieren, sollte die Rechtsvorschrift außerdem in allen ihren Teilen unmittelbar verbindlich sein. Die Kommission hat deshalb eine Verordnung als geeignetes Rechtsinstrument für diesen Vorschlag gewählt. Dadurch wird überdies zusätzlicher Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten und die Kommission vermieden.

3.6 Europäischer Wirtschaftsraum

Die vorgeschlagene Verordnung ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf ihn ausgeweitet werden.

³ Aufgrund des Handels zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland durch einen anderen Mitgliedstaat.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Logistik- und Verkehrsketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen Hafennetzes sowie des Binnenmarktes zu leisten. Die Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen und einem investitionsfreundlichen Klima beitragen und die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen ermöglichen.
- (2) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung „Binnenmarktakte II - Gemeinsam für neues Wachstum“⁶ ausführt, ist es für die Attraktivität des Seeverkehrs entscheidend, dass einerseits effiziente und verlässliche Hafendienste verfügbar sind und dass andererseits Transparenzprobleme in Bezug auf den Einsatz öffentlicher Mittel und in Bezug auf die Hafengebühren gelöst und Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen und zur Überprüfung von Beschränkungen für die Erbringung von Dienstleistungen in Häfen getroffen werden.
- (3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den

⁴ ABl. C vom , S. .

⁵ ABl. C vom , S. .

⁶ KOM(2012) 573 endg. (3.10.2012).

Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

- (4) 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.
- (5) Das Ziel von Artikel 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Union. Gemäß Artikel 58 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union finden in diesem Zusammenhang die Bestimmungen des Titels über den Verkehr Anwendung, insbesondere Artikel 100 Absatz 2.
- (6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiensten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um etwaige negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher erscheint es angemessen, diese Frage im derzeitigen Stadium noch nicht auf Unionsebene zu regulieren und den Mitgliedstaaten die Entscheidung zu überlassen, ob sie die Eigenerbringung von Hafendienstleistungen regulieren wollen oder nicht. Diese Verordnung sollte daher nur für die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.
- (7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste den Nachweis zu verlangen, dass sie Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste erfüllen. Diese Mindestanforderungen sollten auf präzise definierte Bedingungen betreffend die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, einschließlich der Ausbildung, und die erforderliche Ausrüstung beschränkt sein; diese Anforderungen müssen ferner transparent, diskriminierungsfrei, objektiv und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sein.
- (8) Wenn der Anbieter des Hafendienstes über die erforderliche Ausrüstung verfügt, sollte das bedeuten, dass er diese besitzt, mietet oder geleast hat und auf jeden Fall eine direkte und unbestreitbare Kontrolle darüber hat, um sie bei Bedarf jederzeit einsetzen zu können.

- (9) Das Verfahren, durch das Anbieter zur Erbringung von Hafendiensten mit Mindestanforderungen berechtigt werden, sollte transparent, objektiv und diskriminierungsfrei sein und es diesen Anbietern ermöglichen, mit der Erbringung ihrer Dienstleistungen rechtzeitig zu beginnen.
- (10) Da es sich bei Häfen um räumlich begrenzte Gebiete handelt, könnte der Marktzugang in bestimmten Fällen Einschränkungen unterworfen werden, und zwar bei Flächenknappheit oder bei Flächennutzungen, die bestimmten Arten von Tätigkeiten vorbehalten sind; dabei ist die Übereinstimmung mit einem förmlichen Entwicklungsplan, in dem die Flächennutzung in transparenter Weise geplant ist, und mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften, beispielsweise für Stadtentwicklung und Raumordnung, zu gewährleisten.
- (11) Jede Absicht zur zahlenmäßigen Beschränkung der Anbieter von Hafendiensten sollte von der zuständigen Behörde vorab öffentlich bekannt gemacht und in vollem Umfang begründet werden, damit die betroffenen Parteien Gelegenheit zur Äußerung erhalten. Die Kriterien für eine Begrenzung sollten objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.
- (12) Im Interesse der Offenheit und Transparenz sollte das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten öffentlich bekannt gegeben werden, und die Interessenten sollten umfassende Unterlagen erhalten.
- (13) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten in Fällen zahlenmäßiger Begrenzungen sollte den Grundsätzen und dem Konzept der Richtlinie/... [Konzessionsvergabe]⁷ folgen, einschließlich des Schwellenwertes und der Methode zur Bestimmung des Vertragswertes sowie der Definition wesentlicher Änderungen und der Elemente betreffend die Laufzeit des Vertrags.
- (14) Die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter eines Hafendienstes sollte nur durch das öffentliche Interesse begründet werden, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes oder die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien zu gewährleisten.
- (15) Ist eine zahlenmäßige Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten erforderlich, kann der betreffende Mitgliedstaat diese Entscheidung einer anderen Behörde übertragen, um den Wettbewerb sicherzustellen. Jede zahlenmäßige Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten sollte nach einem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren erfolgen. Dies sollte jedoch nicht gelten, wenn einer zuständigen Behörde oder einem internen Betreiber gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übertragen werden sollen.
- (16) 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. Gelten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, so sollte die Einhaltung des Beschlusses der Kommission vom 20. November 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von

⁷ Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (KOM(2011) 897 endgültig).

Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind⁸, der Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen⁹ und des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen¹⁰ gewährleistet sein.

- (17) Das Leitungsorgan des Hafens sollte nicht zwischen Anbietern von Hafendiensten diskriminieren und insbesondere keine Unternehmen begünstigen, an denen es beteiligt ist.
- (18) Die in einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörden sollten entscheiden können, ob sie Hafendienste mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst erbringen oder einen internen Betreiber direkt mit ihrer Erbringung betrauen wollen. Beschließt die zuständige Behörde, den Dienst selbst zu erbringen, kann dies die Dienstleistung durch Bedienstete der zuständigen Behörde oder die von ihr in Auftrag gegebene Erbringung von Diensten umfassen. Finden derartige Beschränkungen in allen TEN-V-Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Anwendung, sollte die Kommission davon unterrichtet werden. Treffen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates eine solche Wahl, sollte die Erbringung von Hafendiensten durch einen internen Betreiber nur auf den Hafen oder die Häfen beschränkt bleiben, für den bzw. die diese internen Betreiber benannt wurden. Außerdem sollten in diesen Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von dem unabhängigen Aufsichtsorgan überwacht werden.
- (19) 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 Betriebsteilen¹¹ anzuwenden.
- (20) In vielen Häfen wird der Marktzugang für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten durch öffentliche Konzessionsverträge gewährt. Diese Art von Verträgen wird Gegenstand der Richtlinie .../...[Konzessionsvergabe] sein. Folglich sollte Kapitel II dieser Verordnung nicht auf die Erbringung von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten angewendet werden; es sollte den Mitgliedstaaten jedoch freigestellt werden, die Vorschriften dieses Kapitels auf diese beiden Arten von Diensten anzuwenden. Für andere Arten von Verträgen, die öffentliche Behörden bei der Gewährung des Marktzugangs für Anbieter von Ladungsumschlags- und

⁸ ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

⁹ ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8.

¹⁰ ABl. C 8 vom 11.1.2012.

¹¹ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Fahrgastdiensten verwenden, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, beim Abschluss dieser Verträge die Grundsätze der Transparenz und der Diskriminierungsfreiheit einzuhalten. Diese Grundsätze gelten in vollem Umfang für die Erbringung aller Hafendienste.

- (21) Die Finanzbeziehungen zwischen Seehäfen, die öffentliche Mittel erhalten, und Anbietern von Hafendiensten einerseits und öffentlichen Behörden andererseits sollten transparent gestaltet werden, um faire Rahmenbedingungen zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern. In dieser Hinsicht dehnt diese Verordnung die Grundsätze der Transparenz von Finanzbeziehungen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen¹² unbeschadet ihres Geltungsbereichs auf andere Kategorien von Adressaten aus.
- (22) Es ist notwendig, das Leitungsorgan eines durch öffentliche Mittel geförderten Hafens, wenn dieses auch als Erbringer von Diensten fungiert, zu verpflichten, für die in der Funktion als Leitungsorgan des Hafens durchgeführten Tätigkeiten und Tätigkeiten auf Wettbewerbsbasis getrennte Bücher zu führen, um faire Rahmenbedingungen und Transparenz bei der Zuweisung und Verwendung öffentlicher Mittel zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern. Auf jeden Fall sollte die Einhaltung der Vorschriften für staatliche Beihilfen gewährleistet sein.
- (23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden, führen zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.
- (24) Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für den einzelnen Hafen transparent und autonom und in Einklang mit seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festgesetzt werden.
- (25) Unterschiedliche Infrastrukturentgelte sollten zugelassen werden, um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung oder Energie- und Kohlenstoffeffizienz anzuziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise sollte ein Beitrag zur Umwelt- und Klimapolitik und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfeldes geleistet werden, insbesondere durch Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.
- (26) Durch angemessene Vorkehrungen sollte gewährleistet werden, dass die Nutzer der Häfen, von denen Entgelte für die Nutzung von Hafeninfrastruktur und/oder Hafendiensten erhoben werden, regelmäßig konsultiert werden, wenn die Entgelte für Hafeninfrastruktur und Hafendienste festgelegt und geändert werden. Die

¹² ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

Leitungsorgane der Häfen sollten außerdem regelmäßig andere Betroffene zu zentralen Fragen im Zusammenhang mit der gesunden Entwicklung des Hafens, seiner Leistung und seiner Fähigkeit zur Anziehung und Generierung wirtschaftlicher Tätigkeiten konsultieren (z. B. Koordinierung der Hafendienste innerhalb des Hafens, Effizienz der Hinterlandanbindungen und Verwaltungsverfahren in Häfen).

- (27) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und effektiven Anwendung dieser Verordnung sollte in jedem Mitgliedstaat ein unabhängiges Aufsichtsorgan benannt werden. Dabei kann es sich um ein bereits bestehendes Organ handeln.
- (28) Die einzelnen unabhängigen Aufsichtsorgane sollten Informationen über ihre Arbeit austauschen und zusammenarbeiten, um eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (29) 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. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission für eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.
- (30) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit geeignete Vorkehrungen für den Austausch von Informationen zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen getroffen werden können. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹³, ausgeübt werden.
- (31) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere die Gewährleistung der Modernisierung der Hafendienste und die Schaffung eines geeigneten Rahmens für die Anziehung der erforderlichen Investitionen in allen Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, von den Mitgliedstaaten allein aufgrund der europäischen Dimension, des internationalen und grenzübergreifenden Charakters der Häfen und der damit verbundenen Seeverkehrswirtschaft nicht in ausreichendem Maße erreicht werden können und sich daher wegen der Notwendigkeit fairer europäischer Rahmenbedingungen besser auf Ebene der Union verwirklichen lassen, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

¹³ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (32) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I – Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

1. Mit dieser Verordnung wird Folgendes festgelegt:
 - (a) ein klarer Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste,
 - (b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.
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:
 - (a) Betankung,
 - (b) Ladungsumschlag,
 - (c) Ausbaggerung,
 - (d) Festmachen,
 - (e) Fahrgastdienste,
 - (f) Hafenauffangeinrichtungen,
 - (g) Lotsendienste und
 - (h) Schleppen.
3. Die Verordnung 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.

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;
2. „Ladungsumschlagsdienstleistungen“ Organisation und Umschlag der Ladung zwischen den befördernden Wasserfahrzeugen und dem Land zum Zweck der Einfuhr, Ausfuhr oder des Transits der Ladung, einschließlich Verarbeitung, 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;

3. „Ausbaggerung“ die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen, 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;
4. „Hafenanlage von grundlegender Bedeutung“ eine Anlage, die für die Erbringung eines Hafendienstes unbedingt zugänglich sein muss und die unter normalen Marktbedingungen nicht mehrfach vorhanden sein kann;
5. „Leitungsorgan des Hafens“ eine öffentliche oder private Stelle, die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Hafeninfrastrukturen und den Hafenverkehr zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und erforderlichenfalls die Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen obliegt;
6. „Festmachen“ die An- und Ablegedienste, die für das Ankern oder anderweitige Festmachen eines Wasserfahrzeugs am Ufer im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen erforderlich sind;
7. „Fahrgastdienste“ die Organisation und Abfertigung von Fahrgästen 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 zu ermöglichen;
9. „Hafeninfrastrukturentgelt“ eine unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens erhobene und von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern entrichtete Gebühr für die Nutzung von Anlagen und Diensten, die Wasserfahrzeugen das Einlaufen in den und das Auslaufen aus dem Hafen einschließlich der Zugangswasserstraßen sowie den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung zu ermöglichen;
10. „Hafenauffangeinrichtungen“ alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände aufgefangen werden können im Sinne der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände¹⁴;
11. „Hafendienstentgelt“ eine zugunsten des Hafendiensteanbieters erhobene und von den Nutzern des betreffenden Dienstes entrichtete Gebühr;
12. „Hafendienstevertrag“ eine förmliche und rechtsverbindliche Vereinbarung zwischen einem Hafendiensteanbieter und einer zuständigen Behörde, mit der diese Behörde nach einem Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter einen Hafendiensteanbieter zur Erbringung von Hafendiensten bestellt;
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 ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81-90.

14. „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine mit dem Ziel festgelegte 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 ohne Gegenleistung 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 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;
17. „Schleppen“ die Unterstützung eines Wasserfahrzeugs durch einen Schlepper, um das sichere Einlaufen in den oder Auslaufen aus dem Hafen 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.

KAPITEL II – Marktzugang

Artikel 3

Dienstleistungsfreiheit

1. Die unter diese Verordnung fallende Dienstleistungsfreiheit gilt für in der Union niedergelassene Hafendienstanbieter gemäß den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen.
2. Hafendienstanbieter haben Zugang zu Hafenanlagen von grundlegender Bedeutung, soweit dies für ihre Tätigkeit erforderlich ist. Die Zugangsbedingungen sind fair, angemessen und nicht diskriminierend.

Artikel 4

Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten

1. Das Leitungsorgan des Hafens kann verlangen, dass Hafendienstanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.
2. Die in Absatz 1 genannten Mindestanforderungen dürfen sich, sofern anwendbar, nur beziehen auf
 - (a) die fachlichen Qualifikationen des Hafendienstanbieters, seiner Mitarbeiter oder der natürlichen Personen, die effektiv und fortlaufend die Tätigkeiten des Hafendienstanbieters verwalten;
 - (b) die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf angemessenem Niveau zu halten;

- (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 und Personen in diesem Gebiet;
 - (d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften.
3. Die Mindestanforderungen sind transparent, nicht diskriminierend, objektiv und für Kategorie und Art der betreffenden Hafendienste relevant.
 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.
 5. In den in Absatz 1 genannten Fällen hat das Leitungsorgan des Hafens die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen bis 1. Juli 2015 bzw. für nach diesem Datum geltende Mindestanforderungen mindestens drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendiensteanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Artikel 5

Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der Mindestanforderungen

1. Das Leitungsorgan des Hafens behandelt die Hafendiensteanbieter gleich und handelt transparent.
2. Das Leitungsorgan des Hafens gewährt oder verweigert das Recht zur Erbringung von Hafendiensten auf der Grundlage der Mindestanforderungen nach Artikel 4 binnen eines Monats nach Eingang des Antrags. Ablehnungen sind anhand objektiver, transparenter, nicht diskriminierender und verhältnismäßiger Kriterien hinreichend zu begründen.
3. Die Geltungsdauer des Beschlusses nach Absatz 2 darf nur aus Gründen begrenzt werden, die mit der Art des Hafendienstes in Zusammenhang stehen.

Artikel 6

Zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter

1. Abweichend von Artikel 3 kann das Leitungsorgan des Hafens die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst folgenden Gründen begrenzen:
 - (a) Flächenknappheit oder vorbehaltene Flächennutzung, sofern das Leitungsorgan nachweisen kann, dass es sich bei der Fläche um eine für die Erbringung des Hafendienstes wesentliche Hafenanlage handelt und dass die Begrenzung in Einklang steht mit dem förmlichen Entwicklungsplan des Hafens, der vom Leitungsorgan des Hafens und erforderlichenfalls nach den nationalen Rechtsvorschriften von anderen zuständigen Behörden genehmigt wurde;
 - (b) in Artikel 8 genannte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, sofern ohne eine solche Begrenzung die Erfüllung der den Hafendiensteanbietern auferlegten Verpflichtungen behindert werden kann.

2. Das Leitungsorgan des Hafens veröffentlicht jeden Vorschlag zur Anwendung des Absatzes 1 mindestens sechs Monate im Voraus zusammen mit der Begründung und gibt interessierten Kreisen Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums.
3. Das Leitungsorgan des Hafens veröffentlicht den gefassten Beschluss.
4. 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. Überträgt der Mitgliedstaat die Annahme des Beschlusses zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer solchen Behörde nicht, darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten.

Artikel 7

Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter

1. Die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter nach Artikel 6 erfolgt nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren.
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].
3. Der Schwellenwert und die Methode zur Festlegung des Werts der Hafendienste entsprechen den einschlägigen und geltenden Bestimmungen der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].
4. Die ausgewählten Anbieter und das Leitungsorgan des Hafens schließen einen Hafendienstevertrag ab.
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.
6. Die Absätze 1 bis 5 finden in den Fällen nach Artikel 9 keine Anwendung.
7. Diese Verordnung gilt unbeschadet der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe]¹⁵, der Richtlinie .../....[öffentliche Versorgung]¹⁶ und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe]¹⁷.

¹⁵ Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (KOM(2011) 897 endgültig).

¹⁶ Vorschlag für eine Richtlinie über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (KOM/2011/0895 endgültig).

¹⁷ Vorschlag für eine Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe (KOM/2011/0896 endgültig).

Artikel 8

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

1. Die Mitgliedstaaten 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,
 - (b) der Dienst allen Nutzern zur Verfügung steht
 - (c) der Dienst für bestimmte Kategorien von Nutzern erschwinglich ist.
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.
4. Handelt es sich bei der benannten zuständigen Behörde nach Absatz 3 nicht um das Leitungsorgan des Hafens, so übt diese zuständige Behörde die in den Artikeln 6 und 7 genannten Befugnisse in Bezug auf die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aus.
5. Beschließt eine zuständige Behörde, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in allen unter diese Verordnung fallenden Seehäfen in einem Mitgliedstaat aufzuerlegen, so setzt sie 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 die zuständige Behörde eine Notfallmaßnahme ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der ein Dienst für einen Zeitraum bis zu einem Jahr einem anderen Anbieter zugewiesen wird. Während dieses Zeitraums kann die zuständige Behörde entweder ein neues Verfahren zur Auswahl eines Hafendiensteanbieters nach Artikel 7 einleiten oder Artikel 9 anwenden.

Artikel 9

Interner Betreiber

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.
2. Die Kontrolle, die die zuständige Behörde über eine rechtlich getrennte Stelle ausübt, gilt nur dann als der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entsprechend, wenn die Behörde einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf wesentliche Beschlüsse der kontrollierten Rechtsperson hat.
3. Der interne Betreiber erbringt den zugewiesenen Hafendienst nur in den Häfen, für die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

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.
5. Dieser Artikel gilt unbeschadet der Richtlinie .../.... [Konzessionsvergabe].

Artikel 10

Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer

1. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten.
2. 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.
3. 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 ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.

Artikel 11

Ausnahme

Dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 gelten nicht für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste.

KAPITEL III – Finanzielle Transparenz und Autonomie

Artikel 12

Transparenz der finanziellen Beziehungen

1. Die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan des Hafens, der öffentliche Mittel erhält, spiegeln sich in transparenter Weise in der Buchführung 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 des Hafens, der öffentliche Mittel erhält, Hafendienste selbst, so führt es über jede Hafendiensttätigkeit 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, nicht rückzahlbare 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, ausgeschüttete Dividenden und einbehaltene Gewinne oder jede sonstige Form öffentlicher Finanzhilfen.
 4. Das Leitungsorgan des Hafens hält die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 fünf Jahre lang vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, zur Verfügung der Kommission und des zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgans nach Artikel 17.
 5. Das Leitungsorgan des Hafens stellt der Kommission und dem zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan auf Anfrage alle zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung für notwendig erachten. Die Angaben werden binnen zwei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.
 6. Die Leitungsorgane von Häfen, die in vorangegangenen Wirtschaftsjahren keine öffentlichen Mittel erhalten haben, aber nun öffentliche Mittel erhalten, wenden 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.

Artikel 13

Hafendiensteentgelte

1. Die Entgelte für Dienste, die von einem internen Betreiber nach Artikel 9 erbracht werden, und die Entgelte, die von Hafendienstanbietern erhoben werden, die – im Fall der zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter – nicht nach offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren benannt wurden, werden in transparenter und diskriminierungsfreier Weise festgesetzt. Diese Entgelte entsprechen den Bedingungen in einem Wettbewerbsmarkt und sind nicht unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten 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 dem zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan nach Artikel 17 auf Anfrage Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden. Dazu zählen die zur Festsetzung des Hafendiensteentgelts verwendete Methodik im Hinblick auf die Anlagen und Dienste, auf die sich diese Hafendiensteentgelte beziehen.

Artikel 14

Hafeninfrastrukturentgelte

1. Das Leitungsorgan des Hafens erhebt ein Infrastrukturentgelt. Ungeachtet dessen können Hafendiensteanbieter, 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 in unabhängiger Weise vom Leitungsorgan des Hafens gemäß seiner eigenen Geschäftsstrategie und seinem Investitionsplan in einer Weise festgesetzt, die die Wettbewerbsbedingungen am betreffenden Markt widerspiegelt und mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang steht.
4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder entsprechend den Geschäftspraktiken von häufigen Nutzern oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastruktur 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.
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.
6. Das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Struktur und die zur Festsetzung der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte herangezogenen Kriterien, einschließlich der Gesamtkosten und -einnahmen, auf denen Struktur und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte beruhen. Sie unterrichtet die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte, ihrer Struktur oder der ihrer Festlegung zugrunde gelegten Kriterien mindestens drei Monate im Voraus.
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.

KAPITEL IV – Allgemeine und Schlussbestimmungen

Artikel 15

Konsultation der Hafennutzer

1. Das Leitungsorgan des Hafens richtet einen Ausschuss von Vertretern der Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümer oder anderer Hafennutzer ein, die ein Infrastrukturentgelt oder ein Hafendienstentgelt oder beides entrichten müssen, den sogenannten „Beratenden Ausschuss der Hafennutzer“.
2. Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer jährlich vor der Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte zu deren Struktur und Höhe. Die in den Artikeln 6 und 9 genannten Hafendiensteanbieter konsultieren den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer jährlich vor der Festsetzung der Hafendienstentgelte zu deren Struktur und Höhe. Das Leitungsorgan des Hafens stellt angemessene Einrichtungen für diese Konsultationen bereit und wird von den Hafendiensteanbietern über die Ergebnisse der Konsultation unterrichtet.

Artikel 16

Konsultation anderer Beteiligter

1. Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert regelmäßig Beteiligte wie beispielsweise im Hafen niedergelassene Unternehmen, Hafendiensteanbieter, Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümer, im Hafengebiet tätige Landverkehrsunternehmer und Behörden zu folgenden Themen:
 - (a) ordnungsgemäße Koordinierung der Hafendienste im Hafengebiet;
 - (b) Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung ans Hinterland und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der effizienten Anbindung an Schiene und Binnenwasserstraßen;
 - (c) Effizienz der Verwaltungsformalitäten im Hafen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ihrer Vereinfachung.

Artikel 17

Unabhängiges Aufsichtsorgan

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.
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.
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.

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.
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.
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.
7. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer des betreffenden Hafens bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Streitigkeiten konsultieren.
8. Die Beschlüsse des unabhängigen Aufsichtsorgans sind unbeschadet einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich.
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.

Artikel 18

Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen

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.
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.
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.
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.

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.

Artikel 19 **Rechtsbehelf**

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.
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 1. Juli 2015 mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen.

Artikel 21 **Ausübung der übertragenen Befugnisse**

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 14 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 14 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein gemäß Artikel 14 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn innerhalb von zwei Monaten ab dem Datum seiner Übermittlung weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt

erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 22

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 23

Bericht

Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über Anwendung und Wirksamkeit dieser Verordnung und erforderlichenfalls geeignete Änderungsvorschläge.

Artikel 24

Übergangsmaßnahmen

1. Hafendiensteverträge, die vor dem [Datum der Annahme der Verordnung] mit ausgewählten Hafendiensteanbietern nach einem offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Verfahren geschlossen wurden oder ansonsten mit den Bestimmungen dieser Verordnung konform sind, bleiben bis zum Ende der Vertragslaufzeit gültig.
2. Vor dem [Datum der Annahme der Verordnung] geschlossene Hafendiensteverträge, die nicht die Bedingungen nach Absatz 1 erfüllen, bleiben bis zum Ende der Vertragslaufzeit, höchstens jedoch bis zum 1. Juli 2025 gültig.

Artikel 25

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2015.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin