



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 28. Mai 2013 (29.05)  
(OR. en)**

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

**10154/13  
ADD 4**

**TRANS 272  
MAR 62  
FIN 300  
CODEC 1234**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 23. Mai 2013

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union,  
Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: SWD(2013) 182 final

Betr.: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen  
Zusammenfassung der Folgenabschätzung  
Begleitunterlage zum  
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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument SWD(2013) 182 final.

Anl.: SWD(2013) 182 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 23.5.2013  
SWD(2013) 182 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**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**

{COM(2013) 296 final}  
{SWD(2013) 181 final}  
{SWD(2013) 183 final}

# ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

### *Begleitunterlage zum*

#### **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**

#### **FEDERFÜHRENDE GD: GENERALDIREKTION MOBILITÄT UND VERKEHR**

#### **1. ALLGEMEINER KONTEXT**

Europa verfügt über eines der dichtesten Hafennetze auf der ganzen Welt.

Die EU ist als führender Wirtschaftsblock der Welt in hohem Maße auf den Seeverkehr angewiesen. In den Häfen der EU werden 37 % der im Binnenmarkt gehandelten Güter abgefertigt. Bei der Personenbeförderung gewährleisten die Häfen regionale und lokale Verkehrsverbindungen nach Regionen in Rand- oder Insellage. Die Häfen tragen aufgrund ihrer Schlüsselfunktion für die Logistik und die Schaffung von Arbeitsplätzen in ganz erheblichem Maße zur Ankurbelung der Wirtschaft bei.

Die 319 Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), auf die 96 % aller Waren und 93 % aller Passagiere entfallen, die in EU-Häfen abgefertigt werden, spielen eine zentrale Rolle für das europäische Verkehrssystem.

#### **2. PROBLEMSTELLUNG**

*Das Hauptproblem sind strukturelle Leistungsdefizite in manchen TEN-V-Seehäfen. Dieses Problem verschärft sich durch den Umstand, dass die Häfen sich in einer Zeit knapper öffentlicher Mittel auf neue Anforderungen in Verkehr und Logistik einstellen müssen. Daraus ergibt sich ein Risiko von Überlastungen, und es könnte sogar das Ziel eines effizienten, vernetzten und nachhaltigen TEN-V-Netzes und damit das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes in Frage gestellt werden.*

In einem Status-quo-Szenario wird es durch den erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens, veränderte Logistikanforderungen und die strukturellen Defizite bei den derzeitigen Leistungen der Häfen zu Kapazitätsproblemen und einer weiteren Verschärfung der bereits unausgewogenen Auslastung des Netzes kommen. Das Ergebnis werden Unterkapazitäten in manchen Häfen und weitere Überlastungen in ihrem weiteren Hinterland sein. Dies wird die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs behindern. Die Leistungsschwäche mancher TEN-V-Häfen ist eine verpasste Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen, die sie bedienen, und damit für die Union als Ganzes. Verfallende und veraltete Hafeninfrastrukturen können die Wettbewerbsfähigkeit ganzer europäischer Industriezweige beeinträchtigen.

Bleiben diese Probleme ungelöst, ist die Erreichung der Ziele des TEN-V gefährdet.

Eine weitere Hauptursache gilt dem unfairen Wettbewerb zwischen Häfen aufgrund von Praktiken der Bereitstellung öffentlicher Mittel. Die Gewerkschaften der Hafenarbeiter lehnen EU-Bestimmungen ab, die bestehende arbeitsrechtliche Regelungen für die Häfen in den Mitgliedstaaten berühren könnten.

### **3. URSACHEN**

Die Kommission stellte drei Hauptursachen fest. Die erste ist das Fehlen angemessener Verbindungen zwischen den Häfen einerseits und dem Schienennetz, den Binnenwasserstrassen und dem Straßennetz andererseits; sie ist bereits Gegenstand der TEN-V-Politik und wird daher in dieser Folgenabschätzung nicht weiter behandelt. Auf die beiden anderen Ursachen wird im Folgenden eingegangen.

#### **3.1. Hauptursache 1: Suboptimale Leistungen und Betriebsabläufe in manchen TEN-V-Seehäfen**

Diese sind im Wesentlichen auf drei Gründe zurückzuführen:

- (1) viele Hafendienste sind aufgrund von Marktzugangsbeschränkungen nur einem schwachen Wettbewerbsdruck ausgesetzt,
- (2) ausschließliche oder besondere Rechte können, auch wenn sie in bestimmten Situationen gerechtfertigt sein mögen, zu Marktmisbrauch führen, und
- (3) in manchen Häfen besteht wegen mangelnder hafeninterner Koordinierung ein zu hoher Verwaltungsaufwand.

#### **3.2. Hauptursache 2: Rahmenbedingungen für die Hafenverwaltung, die nicht in allen TEN-V-Seehäfen ausreichend investitionsfreundlich sind**

Zwei Gründe lassen sich für das insgesamt wenig investitionsfreundliche Klima in einer Reihe von Häfen anführen:

- (4) unklare Finanzbeziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Anbietern von Hafendiensten und
- (5) schwache Autonomie der Häfen bei der Festlegung der Infrastrukturgebühren und intransparente Beziehungen zu den Kosten.

### **4. SUBSIDIARITÄTSANALYSE**

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

Ungeachtet seines spezifischen Charakters und seiner langen kulturhistorischen Tradition weist der Hafensektor eine starke internationale und europäische Dimension auf. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes sowie von Binnenmarktaspekten und grenzübergreifenden Netzeffekten steht die vorgeschlagene Initiative für die TEN-V-Häfen in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

## 5. ZIELE

### 5.1. Allgemeines Ziel

Das allgemeine Ziel ist es, die Leistung der TEN-V-Seehäfen zu verbessern und damit zu einem effizienteren, besser vernetzten und nachhaltigen TEN-V beizutragen, wie im Verkehrsweißbuch und in der EU-Strategie „Europa 2020“ für ein ressourceneffizientes Wachstum vorgesehen.

### 5.2. Einzelziele (EZ):

EZ1. Modernisierung der Hafendienste und der Betriebsabläufe in allen TEN-V-Seehäfen

EZ2. Optimierung der Rahmenbedingungen für die Hafenverwaltung, um ein attraktiveres Investitionsklima zu schaffen.

### 5.3. Operative Ziele (OZ):

#### 5.3.1. *Modernisierung der Hafendienste und Betriebsabläufe*

- (a) OO1. Präzisierung und Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste.
- (b) OO2. Verhinderung von Marktmissbrauch durch benannte Hafendiensteanbieter.
- (c) OO3. Gewährleistung der Konsultation der Hafennutzer bei den wichtigsten den Hafenbetrieb betreffenden Entscheidungen in allen (100 %) TEN-V-Häfen vor Umsetzung der Initiative.

#### 5.3.2. *Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für Investitionen in den Häfen*

- (d) OO4. Gewährleistung transparenter Finanzbeziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Hafendiensteanbietern in allen (100 %) TEN-V-Häfen vor Umsetzung der Initiative.
- (e) OO5. Gewährleistung von Autonomie für alle (100 %) TEN-V-Hafenbehörden bei der Festsetzung ihrer Hafeninfrastrukturentgelte vor Umsetzung der Initiative, mit der Möglichkeit einer Abstufung der Entgelte nach ökologischen Aspekten.

## 6. POLITISCHE OPTIONEN

### 6.1. Verworfene Maßnahmen

Die Kommission hat nach Konsultation der Betroffenen folgende Maßnahmen verworfen:

- (1) Eine Reform der Arbeitsmarktbedingungen in den Häfen wird in keinem der Politikpakete (PP) in Betracht gezogen oder vorgeschlagen, da in letzter Zeit Fortschritte bei der Einrichtung eines sozialen Dialogs zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erzielt werden konnten: der Ausschuss für den sozialen Dialog mit den Hafenarbeitern wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2013 seine Arbeit aufnehmen.

- (2) Aus der Konsultation ergibt sich, dass die Frage der „Eigenerbringung“ nicht mehr auf EU-Ebene behandelt werden sollte.
- (3) Da der AEUV den Mitgliedstaaten einen breiten Ermessensspielraum bei der Gestaltung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einräumt, wird dieser Ermessensspielraum von keinem der PP angetastet.

## 6.2. Politikpakete (PP)

### 6.2.1. PP1: „Horizontale Instrumente und Transparenz“

PP1 kombiniert horizontale Instrumente, eine „weiche“ Maßnahme zum Marktzugang und rechtsverbindliche Bestimmungen zur finanziellen Transparenz, zur hafeninternen Koordinierung und zu den Entgelten für den Zugang zu den Hafeninfrastrukturen. Bei der „weichen“ Maßnahme handelt es sich um eine nicht verbindliche Mitteilung der Kommission zur Erläuterung der AEUV-Bestimmungen über die Nichtdiskriminierung und die in Vorbereitung befindliche Richtlinie über die Konzessionsvergabe.

### 6.2.2. PP2: „Regulierter Wettbewerb“

Beim PP2 wird die Dienstleistungsfreiheit bei der Erbringung von Hafendiensten eingeführt. Diese Freiheit kann erforderlichenfalls aus objektiven und transparenten Gründen bei Flächenknappheit oder im öffentlichen Interesse eingeschränkt werden. Bei Einschränkung dieser Freiheit müsste die öffentliche Behörde oder die Hafenbehörde über eine offene Ausschreibung (außer in gebührend begründeten Fällen) eine vertragliche Vereinbarung mit einem Hafendiensteanbieter schließen.

Beim Einsatz öffentlicher Mittel ist Transparenz zwingend erforderlich, um etwaige staatliche Beihilfen, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen, oder Quersubventionen zwischen Hafendiensten feststellen zu können. Wird der Dienst von einem internen Betreiber oder einem anderen Betreiber mit ausschließlichen Rechten erbracht, muss im ersten Fall die Gegenseitigkeit durch eine Begrenzungsverpflichtung und in beiden Fällen die Verhinderung etwaigen Missbrauchs durch eine Preisüberwachung gewährleistet werden.

Die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Hafeninfrastrukturen erfolgt transparent und auf der Grundlage der Kosten.

Ein Ausschuss der Hafennutzer soll dazu beitragen, die Tätigkeiten des Hafens besser an den Bedürfnissen der Nutzer und Kunden des Hafens auszurichten.

### 6.2.3. PP2a: „Regulierter Wettbewerb und Hafenautonomie“

PP2a entspricht PP2 mit folgenden Unterschieden:

- Die Verpflichtung zur Durchführung öffentlicher Ausschreibungen bei Flächenknappheit oder öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen gilt nicht nur für neue Aufträge, sondern auch bei wesentlichen Änderungen bestehender Aufträge.
- Die Regulierungsaufsicht über Diensteanbieter mit ausschließlichen Rechten gilt nur für die Aufträge, die nicht durch eine offene Ausschreibung vergeben wurden (erfolgt keine offene Ausschreibung, ist kein Wettbewerb möglich).
- Jeder Hafen erhält das Recht, Struktur und Höhe der Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrastrukturen selbst festzulegen – vorausgesetzt, die seine diesbezügliche

Politik bleibt transparent. Bei dieser Option wird auch zu einer Differenzierung nach Umweltleistung von Schiffen oder Kraftstoffen ermutigt.

#### 6.2.4. PP3: „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 wegen Flächenknappheit begrenzt ist. Auch soll eine funktionale/rechtliche Trennung erfolgen. Um den Hafenbetrieb zu gewährleisten, soll die zentrale Koordinierungsrolle der Hafenbehörde gestärkt werden.

## 7. FOLGENABSCHÄTZUNG

### 7.1. Wirtschaftliche Auswirkungen

Es wurden Schätzungen angestellt, wie sich die einzelnen Politikpakete **im Hinblick auf die Verkehrskosten** auswirken würden. Die potenziellen Einsparungen bei den gesamten hafenbezogenen Kosten sind in Tabelle 1 dargestellt.

**Tabelle 1: Auswirkungen der Politikpakete auf die Einsparungen bei den Hafenkosten insgesamt (PwC, 2013)**

	Veränderung (%) bei den Hafenkosten insgesamt	jährliche Einsparungen (Mio. EUR)
PP1	-2,0%	318,15
PP2	-3,0%	481,47
PP2a	-6,8%	1.071,37
PP3	-7,9%	1.245,21

Um zu ermitteln, inwiefern bei den einzelnen Paketen **mehr Investitionen angezogen werden**, wurden vier Kriterien zugrunde gelegt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 2 aufgeführt.

**Finanzielle Transparenz** wird eine effizientere Zuweisung öffentlicher Mittel begünstigen und die Gefahr wettbewerbsverzerrender staatlicher Beihilfen verringern. Für private Investoren wird sich das Risiko eines unfairen Wettbewerbs durch potenziell unzulässige staatliche Beihilfen mindern.

**Tabelle 2: Auswirkungen der Politikpakete auf das Investitionsklima**

	PP1	PP2	PP2a	PP3
effiziente Zuweisung öffentlicher Mittel	+	++	++	+++
geringeres Risiko von Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen für Häfen	+	++	++	+++
besseres Klima für private Investitionen	+	++	+++	++
wirtschaftliche Angemessenheit der Hafengebühren	+	+++	++	+

(„+“ kennzeichnet die Stärke einer positiven Korrelation: z. B. bedeutet ein „+“ im Falle „geringeres Risiko von Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen für Häfen“ die Verringerung der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen für Häfen)

Die globalen **Verwaltungskosten** zu den einzelnen Politikpaketen werden in Tabelle 3 dargestellt.

**Tabelle 3: Zusätzliche Verwaltungskosten je Politikpaket gegenüber dem Basiszenario (PwC, 2013)**

	laufende Kosten (Mio. EUR/Jahr)		einmalige Kosten (Mio. EUR)	
	öffentlicher Sektor	Branche	öffentlicher Sektor	Branche
PP1	9,0	16,2	9,9	15,7
PP2	7,7	14,0	32,4	15,7
PP2a	2,3	2,2	24,4	0,8
PP3	33,0	3,9	121,8	0,8

Für **KMU und Mikrounternehmen** lässt sich die Gesamtwirkung nur schwer einschätzen. Allgemein dürfte ein günstigeres wirtschaftliches Umfeld auch dazu beitragen, dass im Hafensektor neue KMU entstehen, die Möglichkeiten für Investitionen und neue Arbeitsplätze schaffen.

Auch die Auswirkungen auf **Multimodalität, Kurzstreckenseeverkehr und Verkehrsverlagerungen vom Land- auf den Seeverkehr** müssen eingeschätzt werden. Aufgrund der uneinheitlichen (und wechselnden) Verteilung der Güterströme sind die regionalen Auswirkungen unterschiedlich. Das erklärt, weshalb manche EU-Regionen überdurchschnittlich vom Kurzstreckenseeverkehr profitieren werden (Tabelle 4).

Vom Standpunkt der **internationalen Wettbewerbsfähigkeit** werden europäische Häfen (Mittelmeerraum und Baltikum), die derzeit Marktanteile an Häfen in Drittstaaten verlieren, durch eine solide Investitionsgrundlage gestärkt werden. Während etwaige durch vertikale Integration entstehende beherrschende Stellungen berücksichtigt werden sollten, kann ein offener Marktzugang internationale Investitionen erleichtern, wobei für europäische Hafenbetreiber flankierend noch ein Zugang auf Gegenseitigkeitsbasis zu den Märkten von Drittstaaten möglich wäre.

**Tabelle 4: Potenzieller Anstieg (%) der Tonnage im Kurzstreckenseeverkehr zwischen Regionen (PwC, 2013)**

Potenzielle Veränderungen im Kurzstreckenseeverkehr zwischen verschiedenen Küstenregionen						
	Östl. Mittelmeerraum	Zentraler Mittelmeerraum	Westl. Mittelmeerraum/-Atlantik	VK / IRL	Nordrange	Skandinavien / Baltikum
Östl. Mittelmeerraum	1,51	6,50	1,98	0,68	0,64	0,24
Zentraler Mittelmeerraum	8,39	6,12	6,43	0,25	2,68	1,19
Westl. Mittelmeerraum/-Atlantik	1,25	4,79	6,56	2,67	2,35	0,83
VK / IRL	0,16	0,07	3,90	3,23	1,10	1,36
Nordrange	0,51	4,54	1,80	1,54	4,34	2,59
Skandinavien / Baltikum	0,37	0,84	3,09	5,04	5,35	2,49

Diese Kategorien bedeuten: Östlicher Mittelmeerraum: Griechenland, Schwarzes Meer (EU), Slowenien; Zentraler Mittelmeerraum: Italien, Malta, französischer Mittelmeerraum; Westlicher Mittelmeerraum/ Atlantik: Spanien, Portugal, französischer Atlantik; VK / IRL; Nordrange (Hamburg-Le Havre); Skandinavien / Baltikum.

## 7.2. Umweltauswirkungen

Alle Politikpakete werden dazu betragen, die allgemeinen Umweltauswirkungen des Verkehrs zu verringern. Das Gesamtergebnis ist in Tabelle 5 dargestellt:

**Tabelle 5: Auswirkungen der Politikpakete auf die jährlichen Einsparungen bei den externen Kosten (PwC, 2013)**

	Einsparungen bei den externen Kosten (Mio. EUR/Jahr)
PP1	23
PP2	34
PP2a	69
PP3	76

### 7.3. Soziale Auswirkungen

Alle Politikpakete werden zur Schaffung eines günstigeren wirtschaftlichen Umfeldes führen, das mehr Tätigkeiten und die Schaffung von Arbeitsplätzen ermöglicht. Da Maßnahmen ausgeklammert wurden, die arbeitsrechtliche Regelungen berühren, werden keine besonderen Auswirkungen im Hinblick auf Löhne und Gehälter, Arbeitsbeziehungen und Arbeitsbedingungen erwartet.

**Tabelle 6: Zusammenfassung der aggregierten wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen**

Auswirkungen im Vergleich zur Basislinie	PP1	PP2	PP2a	PP3
Effizienz	+	++	+++	+++
Investitionen	+	+	++	++
Verwaltungsaufwand	+	++	+++	+
KMU	++	++	++	++
verkehrsspezifische Auswirkungen	+	+	++	++
Umweltauswirkungen	+	+	++	++
soziale Auswirkungen	+	++	++	++

± kennzeichnet eine positive Korrelation: z. B. bedeuten beim Verwaltungsaufwand mehrere + -Zeichen weniger Aufwand, im Falle der Umweltauswirkungen bedeuten mehrere + -Zeichen bessere Einbeziehung von Umweltfaktoren.

## 8. VERGLEICH DER OPTIONEN

### 8.1. Effektivität

Alle Politikpakete wären effektiv, wobei sie im einzelnen ihre Wirksamkeit jedoch innerhalb unterschiedlicher Zeithorizonte und nicht mit der gleichen Zuverlässigkeit entfalten würden.

### 8.2. Effizienz

Im Hinblick auf jährliche Netto-Effizienzgewinne schneidet die Option PP3 am besten ab, dicht gefolgt von Option PP2a, die mit wesentlich geringeren Verwaltungskosten verbunden ist als Option PP3, wobei diese Kosten für die Wirtschaft nahezu Null betragen. Die Optionen PP1 und PP2 schneiden erheblich schlechter ab als PP2a und PP3.

### 8.3. Kohärenz

Alle Politikpakete stehen in Einklang mit dem Ziel der Vollendung des Binnenmarktes und sind kohärent mit den Zielen der EU, die in der Binnenmarkakte, dem Verkehrsweißbuch und der Wachstumsstrategie „Europa 2020“ dargelegt wurden. Die Optionen PP2, PP2a und in stärkerem Maße die Option PP3 verlangen bedeutende Kompromisse im Hinblick auf wirtschaftliche und soziale Auswirkungen.

### 8.4. Zusammenfassung zum Vergleich der Politikpakete

**Tabelle 7: Effektivität, Effizienz und Kohärenz der Politikpakete**

	PP1	PP2	PP2a	PP3

Effektivität	+	++	+++	+++
001 Präzisierung und Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste	+	++	+++	+++
002 Verhinderung von Marktmissbrauch durch Hafendiensteanbieter mit ausschließlichen oder besonderen Rechten	+	++	++	++
003 Verbesserung der hafeninternen Koordinierungsmechanismen	++	+	+	++
004 Transparente Gestaltung der Finanzbeziehungen zwischen öffentlichen Behörden, Hafenbehörden und Hafendiensteanbietern	+	++	++	+++
005 Gewährleistung einer autonomen Festsetzung der Hafeninfrastrukturgebühren, Ermöglichung einer Internalisierung der externen Kosten	+	++	+++	++
Effizienz	+	+	+++	+++
Kohärenz	Geringer Kompromiss	Begrenzter Kompromiss, außer in Bezug auf Ladungsumschlag	Begrenzter Kompromiss, außer in Bezug auf Ladungsumschlag	Großer Kompromiss
		Großer Kompromiss	Großer Kompromiss	

"+" kennzeichnet die Stärke einer positiven Korrelation, es wurden keine negativen oder neutralen Korrelationen festgestellt

## 9. BEVORZUGTE OPTION

**Ausgehend von der Analyse der Folgenabschätzung ist PP2a die bevorzugte Politikoption.** Schätzungen deuten darauf hin, dass die Option PP2a bei den Hafenkosten Einsparungen in einer Größenordnung von 1 Mrd. EUR jährlich ermöglichen wird. Sie wird beim Kurzstreckenseeverkehr zu einem Zuwachs von etwa 13,3 Mrd. Tonnen-Kilometer führen (mit Zuwächsen von bis zu 6,5 % bei manchen Routen). Dies wird zu einer Zunahme der Hafentätigkeiten und damit zur Schaffung direkter und indirekter Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft führen.

In dieser Folgenabschätzung wird jedoch aus drei Gründen zu Vorsicht hinsichtlich des Marktzugangs bei den Tätigkeiten des Ladungsumschlags gemahnt:

- Es sind ggf. bedeutende Kompromisse im Hinblick auf soziale Aspekte erforderlich.
- Die Tätigkeiten des Ladungsumschlags sind in manchen Häfen bereits dem Wettbewerb ausgesetzt.

- Die meisten Dienste im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag fallen unter die geplante Richtlinie über die Konzessionsvergabe.

**Daher könnte im Hinblick auf die Präzisierung und Erleichterung des Marktzugangs für Ladungsumschlagsdienste das Konzept der Option PP1 ebenso angemessen sein.**

Bei einer Entscheidung für diese Variante der Option PP2a<sup>1</sup> würden die ursprünglich für PP2a veranschlagten Auswirkungen etwas geringer ausfallen, jedoch insgesamt von der Tendenz her ähnlich bleiben; die Einsparungen bei den Hafenkosten würden sich bis 2030 immer noch auf bis zu 10 Mrd. belaufen. Die Einzelheiten der quantifizierten Auswirkungen sind in Tabelle 8 dargestellt.

**Tabelle 8: Vergleich PP2a und „PP2a, Variante“ (ausgenommen Marktzugangsmaßnahmen für Ladungsumschlagsdienste) (PwC, 2013)**

	PP2a	PP2a, Variante
Veränderung (%) der gesamten Hafenkosten	-6,8	-4
jährliche Einsparungen bei gesamten Hafenkosten (Mio. EUR)	1071,37	635
Zuwachs Kurzstreckenseeverkehr (%)	1,63	0,97
zusätzl. Tonnen-Kilometer (Mrd.) in EU-Häfen	13,311	7,205
Verwaltungskosten (laufende Kosten – öffentliche Kosten) (Mio. EUR)	2,3	2,1
Verwaltungskosten (laufende Kosten – Kosten der Branche) (Mio. EUR)	2,2	1,7
Einsparungen bei jährlichen externen Kosten (Mio. EUR)	69	46

Da für die Fahrgastdienste die gleichen Überlegungen zutreffen könnten, wäre ein ähnliches Konzept angebracht. Wegen fehlender Daten war eine separate Berechnung zu den Folgen jedoch nicht möglich.

## 10. MONITORING UND EVALUIERUNG

Die Kommission wird die Umsetzung und Effektivität dieser Initiative anhand einer Reihe von Hauptindikatoren überwachen. Die Sammlung der Daten soll mit Hilfe einer durch das Projekt PPRISM<sup>2</sup> und ein FTE-Projekt des RP7 entwickelten Methodik erfolgen, das die Kommission lanciert, um kontinuierlich Daten bereitzustellen.

Was die Evaluierung betrifft, so wird die Kommission drei Jahre nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Rechtsvorschrift prüfen, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden. Diese Evaluierung wird auf der Grundlage der oben genannten Hauptindikatoren erfolgen.

<sup>1</sup> „PP2a, Variante“ = PP2a mit einem Unterschied: eine Erläuterungsmitsellung der Kommission zur Anwendung der bestehenden Vorschriften auf die Ladungsumschlagsdienste anstatt neuer Rechtsvorschriften für diesen Bereich.

<sup>2</sup> <http://pprism.espo.be> .