



Brüssel, den 16. Dezember 2016
(OR. en)

15522/16

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0157 (COD)

CODEC 1886
TRANS 503
MAR 305
FIN 866
PE 123

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
- Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 12. bis 15. Dezember 2016)

I. EINLEITUNG

Das Parlament hat am 8. März 2016 bei seiner Abstimmung im Plenum 136 Abänderungen zu dem Verordnungsvorschlag angenommen. Die Abstimmung über die legislative Entschließung wurde auf eine spätere Tagung verschoben, so dass die erste Lesung des Europäischen Parlaments noch nicht abgeschlossen ist und noch eine Einigung in erster Lesung erzielt werden kann¹.

Anschließend haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens² informelle Gespräche geführt, um eine Einigung in erster Lesung über dieses Dossier zu erzielen und somit eine zweite Lesung und die Einleitung des Vermittlungsverfahrens zu vermeiden.

¹ Siehe Dokument 6885/16.

² ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

In diesem Zusammenhang hat der Berichterstatter, Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr eine einzige Kompromissabänderung (Abänderung 157) zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt. Über diese Abänderung war bei den oben erwähnten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden; sie sollte die 136 zuvor angenommenen Abänderungen ersetzen.

II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 14. Dezember 2016 die Kompromissabänderung (Abänderung 157) zu dem Verordnungsvorschlag angenommen. Der so geänderte Kommissionsvorschlag stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten³.

Der Standpunkt des Europäischen Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Europäischen Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

³ Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch **Fettdruck und Kursivschrift** kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

P8_TA-PROV(2016)0499

Zugang zum Markt für Hafendienste und finanzielle Transparenz der Häfen
*****I**

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr
PE557.153

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0296),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0144/2013),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die vom spanischen Abgeordnetenhaus und vom spanischen Senat, von der französischen Nationalversammlung, vom italienischen Senat, vom lettischen Parlament, vom maltesischen Parlament, vom polnischen Sejm und vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013⁴,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 28. November 2013⁵,
- unter Hinweis auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 5. Oktober 2016 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

⁴ ABl. L 327 vom 12.11.2013, S. 111.

⁵ ABl. L 114 vom 15.4.2014, S. 57.

- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0023/2016),
 1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest⁶;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. schlägt vor, den Gesetzgebungsakt "Verordnung Fleckenstein/Schultz van Haegen über die Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen"⁷ zu nennen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁶ Dieser Standpunkt ersetzt die am 8. März 2016 angenommenen Abänderungen (Angenommene Texte P8_TA(2016)0069).

⁷ Knut Fleckenstein und Melanie Schultz van Haegen führten die Verhandlungen über den Gesetzgebungsakt im Namen des Parlaments bzw. des Rates.

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 14. Dezember 2016 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2016/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen 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 Sozialausschusses⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren¹⁰,

⁸ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 111.

⁹ ABl. C 114 vom 15.4.2014, S. 57.

¹⁰ *Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016.*

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Verkehrs- und Logistikketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie des Binnenmarkts zu leisten. Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen beitragen, und ein investitionsfreundliches Klima, um die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen zu ermöglichen.
- (2) ***Häfen tragen zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie auf den Weltmärkten bei und schaffen Mehrwert und Arbeitsplätze in allen Küstenregionen der Union. Zur Bewältigung der Herausforderungen im Seeverkehr und zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrs- und Logistikketten müssen die in der Mitteilung der Kommission "Häfen als Wachstumsmotor" vom 23. Mai 2013 zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren beschriebenen Maßnahmen in Kombination mit dieser Verordnung umgesetzt werden.***
- (3) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom 3. Oktober 2012 mit dem Titel "Binnenmarktakte II – Gemeinsam für neues Wachstum" ¹ ausführt, hängt die Attraktivität des Seeverkehrs vom Vorhandensein, der Effizienz und der Verlässlichkeit von Hafendiensten und von der Notwendigkeit ab, Probleme der Transparenz beim Einsatz öffentlicher Mittel und bei den Hafengebühren zu lösen, Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen zu treffen und Beschränkungen für die Erbringung von Dienstleistungen in Häfen zu überprüfen.

- (4) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste und die Einführung 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 beitragen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.
- (5) *Die Vereinfachung der Zollverfahren kann wesentliche Wettbewerbsvorteile für Seehäfen bewirken. Um den fairen Wettbewerb zu fördern und Zollformalitäten zu verringern, ist es wichtig, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einen angemessenen und wirksamen risikobasierten Ansatz verfolgen. In diesem Zusammenhang muss die Kommission die Notwendigkeit angemessener Maßnahmen zur Verringerung der Meldeformalitäten in Seehäfen und zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs Rechnung prüfen.*
- (6) *Die Schaffung eines klaren Rahmens mit transparenten, fairen und nichtdiskriminierenden Bestimmungen über die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen und Hafendiensten und die Erhebung von Entgelten für diese spielt eine grundlegende Rolle dabei, sicherzustellen, dass die Geschäftsstrategie und die Investitionspläne der einzelnen Häfen gegebenenfalls die allgemeinen Rahmenbedingungen der nationalen Hafenspolitik den Wettbewerbsvorschriften voll entsprechen. Insbesondere ermöglicht die Transparenz der finanziellen Beziehungen eine faire und wirksame Kontrolle staatlicher Beihilfen und verhindert so Marktverzerrungen. Hierzu wurde die Kommission in den Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Juni 2014 aufgefordert, die Möglichkeit von Leitlinien für staatliche Beihilfen für Seehäfen zu prüfen, um einen fairen Wettbewerb und einen stabilen rechtlichen Rahmen für Investitionen in Häfen zu gewährleisten.*

- (7) Der bei weitem größte Teil des Seeverkehrs der Union wird über die **Seehäfen** des mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlament und des Rates¹¹ eingerichteten transeuropäischen Verkehrsnetzes abgewickelt. Damit das Ziel der vorliegenden Verordnung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und ohne unnötige Belastungen für andere Häfen erreicht wird, sollte sie für die **Seehäfen** des transeuropäischen Verkehrsnetzes gelten, von denen jeder für sich genommen eine bedeutende Rolle für das europäische Verkehrssystem spielt, entweder weil 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 **■**. **Allerdings sollten die Mitgliedstaaten im Rahmen der vorliegenden Verordnung die Möglichkeit erhalten zu entscheiden, ob sie die vorliegende Verordnung auf Seehäfen des Gesamtnetzes, die sich in äußerster Randlage befinden, anwenden. Die Mitgliedstaaten sollten auch die Möglichkeit haben, Ausnahmeregelungen einzuführen, um einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für jene Seehäfen des Gesamtnetzes zu vermeiden, deren jährlicher Frachtverkehr die vollständige Anwendung dieser Verordnung nicht rechtfertigt.**
- (8) 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.
- (9) **Diese Verordnung sollte die in den Mitgliedstaaten für Seehäfen geltende Eigentumsordnung unberührt lassen und unterschiedliche Hafenstrukturen in den Mitgliedstaaten zulassen.**

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

- (10) *Mit dieser Verordnung wird kein bestimmtes Modell für die Verwaltung von Seehäfen vorgeschrieben, und sie berührt in keiner Weise die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Erbringung – im Einklang mit dem Unionsrecht – nicht-wirtschaftlicher Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. Unterschiedliche Modelle des Hafenmanagements sind möglich, sofern der Rahmen für die Erbringung von Hafendiensten und die gemeinsamen Vorschriften für die finanzielle Transparenz gemäß dieser Verordnung eingehalten werden.*
- (11) *Im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen, die in den Verträgen festgelegt sind, sollte es Hafendiensteanbietern freistehen, ihre Dienste in den unter diese Verordnung fallenden Seehäfen zu erbringen. Gleichwohl sollte die Möglichkeit bestehen, die Ausübung dieser Freiheit bestimmten Bedingungen zu unterwerfen.*
- (12) *Diese Verordnung sollte das Leitungsorgan eines Hafens oder die zuständige Behörde nicht bei der Aufstellung eines eigenen Gebührensystems einschränken, solange das von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern zu entrichtende Infrastrukturentgelt transparent, insbesondere leicht überschaubar und nicht diskriminierend ist und zur Erhaltung und Entwicklung von Infrastruktur und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Erbringung der Dienstleistungen selbst beiträgt, die benötigt werden, um die Verkehrsdienste innerhalb des Hafengeländes und auf den Zugangswasserstraßen zu den Häfen, die in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fallen, zu erbringen oder zu ermöglichen.*

- (13) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens *oder die zuständige Behörde* befugt sein, von den Hafendiensteanbietern den Nachweis zu verlangen, dass sie Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste erfüllen. Diese Mindestanforderungen sollten auf präzise definierte Bedingungen beschränkt sein, *soweit* diese Anforderungen transparent, *objektiv*, nichtdiskriminierend, *verhältnismäßig* und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sind. *Im Einklang mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung sollten die Mindestanforderungen zu qualitativ hochwertigen Hafendiensten beitragen und keine Markthemmnisse schaffen.*
- (14) *Es ist wichtig, dass alle Hafendiensteanbieter auf Ersuchen des Leitungsorgans des Hafens nachweisen können, dass sie in der Lage sind, Dienste für eine Mindestanzahl von Schiffen zu erbringen, indem sie die benötigten Beschäftigten und Ausrüstungen bereitstellen. Sie sollten die einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften, einschließlich der geltenden arbeitsrechtlichen Vorschriften und der einschlägigen Tarifverträge, sowie die Qualitätsanforderungen des betreffenden Hafens einhalten.*
- (15) *Bei der Entscheidung darüber, ob ein Hafendiensteanbieter die Anforderungen an einen guten Leumund erfüllt, sollte die zuständige Behörde oder das Leitungsorgan des Hafens prüfen, ob begründete Zweifel an der Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters bestehen, beispielsweise aufgrund von Verurteilungen oder Strafen wegen schwerwiegender Straftaten oder schweren Verstößen gegen geltendes Unionsrecht und nationales Recht.*

- (16) *Die Mitgliedstaaten sollten die Einhaltung der sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen für den Betrieb von Hafendiensten in dem betreffenden Hafen verlangen können.*
- (17) *Die Mitgliedstaaten sollten stets die Kommission unterrichten, bevor sie beschließen, eine Anforderung hinsichtlich der Flagge für Wasserfahrzeuge vorzuschreiben, die überwiegend für Schlepp- und Festmacharbeiten eingesetzt werden. Ein solcher Beschluss sollte nichtdiskriminierend sein, auf transparenten und objektiven Gründen basieren und keine unverhältnismäßigen Markthemmnisse schaffen.*
- (18) Wird die Erfüllung von Mindestanforderungen verlangt, so sollte das Verfahren, durch das Anbieter zur Erbringung von Hafendiensten berechtigt werden, transparent, objektiv, **■** nichtdiskriminierend *und verhältnismäßig* sein und es diesen Anbietern ermöglichen, mit der Erbringung ihrer Hafendienste rechtzeitig zu beginnen.
- (19) Da es sich bei Häfen um räumlich begrenzte Gebiete handelt, könnte *die Zahl der Hafendiensteanbieter* in bestimmten Fällen Einschränkungen unterworfen werden, und zwar im Zusammenhang mit der Knappheit von Flächen oder *Uferflächen, den Merkmalen der Hafeninfrastuktur oder der Art des Hafenverkehrs, oder der Notwendigkeit, einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.*
- (20) *Jede Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter sollte durch klare und objektive Gründe gerechtfertigt sein und keine unverhältnismäßigen Markthemmnisse schaffen.*

- (21) *Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sollte ihre Absicht, ein Auswahlverfahren für die Erbringung eines Hafendienstes durchzuführen, auch im Internet und gegebenenfalls im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichen. Diese Veröffentlichung sollte Angaben zum Auswahlverfahren, der Frist für die Einreichung der Angebote, den relevanten Vergabekriterien sowie darüber machen, wie auf die einschlägigen Dokumente, die für die Erstellung der Bewerbungsunterlagen benötigt werden, zugegriffen werden kann.*
- (22) *Zur Gewährleistung von Transparenz und Gleichbehandlung sollten Änderungen der Bestimmungen eines Vertrags während seiner Laufzeit als Neuvergabe eines Vertrags gelten, wenn der Vertrag infolge dieser Änderungen wesentlich andere Merkmale aufweist als der ursprüngliche Vertrag und damit der Wille der Parteien zur Neuverhandlung wesentlicher Bestimmungen dieses Vertrags erkennbar ist.*
- (23) *Diese Verordnung sollte das Recht der Mitgliedstaaten unberührt lassen, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit Hafendiensten aufzuerlegen.*
- (24) *Die Union verfügt über eine große Vielfalt an Seehäfen mit unterschiedlichen Modellen der Organisation von Hafendiensten. Daher wäre es nicht zweckdienlich, ein einheitliches Modell vorzuschreiben. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sollte in der Lage sein, die Anzahl der Anbieter eines bestimmten Hafendienstes zu begrenzen, wenn dies aus einem oder mehreren Gründen gerechtfertigt ist.*

- (25) *Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹² bestimmt, dass Aufträge, mit denen die Ausübung bestimmter Arten von Tätigkeiten ermöglicht werden soll, der genannten Richtlinie nicht unterliegen, wenn der Mitgliedstaat oder die Auftraggeber nachweisen können, dass die Tätigkeit in dem Mitgliedstaat, in dem sie ausgeübt wird, unmittelbar dem Wettbewerb auf Märkten ausgesetzt ist, die keiner Zugangsbeschränkung unterliegen. Zur Feststellung, ob dies der Fall ist, sollte das in Artikel 35 der Richtlinie 2014/25/EU festgelegte Verfahren angewandt werden. Wird daher im Wege dieses Verfahrens festgestellt, dass ein Hafensektor oder Teilsektor einschließlich seiner Hafendienste unmittelbar einem solchen Wettbewerb ausgesetzt ist, ist es angebracht, dass er nicht den Vorschriften in Bezug auf Beschränkungen des Marktzugangs gemäß dieser Verordnung unterliegt.*
- (26) *Sofern keine Ausnahmeregelung für wettbewerbsorientierte Märkte gilt, sollte jede Absicht zur zahlenmäßigen Beschränkung der Hafendiensteanbieter von dem Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde vorab öffentlich bekannt gemacht und in vollem Umfang begründet werden, damit die betroffenen Parteien Gelegenheit zur Äußerung erhalten. ■*
- (27) *Erbringt das Leitungsorgan eines Hafens oder die zuständige Behörde Hafendienste selbst oder durch eine von ihm/ihr unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbstständige Stelle, so sollten Maßnahmen ergriffen werden, um Interessenskonflikte zu vermeiden und einen fairen und transparenten Zugang zum Markt für Hafendienste zu gewährleisten, wenn die Zahl der Hafendiensteanbieter begrenzt ist. Solche Maßnahmen könnten beispielsweise darin bestehen, dass der Beschluss zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer befugten nationalen Behörde übertragen wird, die vom Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde unabhängig ist.*

¹² *Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Auftragsvergabe in den Bereichen Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung und Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).*

- (28) *Die seitens der Mitgliedstaaten weiterhin nutzbare Möglichkeit, Mindestanforderungen vorzuschreiben und die Zahl der Hafendiensteanbieter zu begrenzen, sollte sie nicht davon abhalten, in ihren Häfen uneingeschränkte Dienstleistungsfreiheit zu gewährleisten.*
- (29) Das Verfahren zur Auswahl der Hafendiensteanbieter und sein Ergebnis sollten öffentlich bekannt gegeben werden, ■ und es sollte *nichtdiskriminierend, transparent und offen für alle* Interessenten sein.
-
- (30) Die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit der Folge einer zahlenmäßigen Begrenzung der ■ *Hafendiensteanbieter* sollte nur durch das öffentliche Interesse begründet werden, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes, ■ die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien, *die Sicherheit, Zuverlässigkeit oder ökologische Nachhaltigkeit des Hafenbetriebs und den territorialen Zusammenhalt* zu gewährleisten.
- (31) *Wenngleich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von nationalen Behörden festgelegt und auferlegt werden, sollte eine im Unionsrecht oder im nationalen Recht festgelegte allgemeine Verpflichtung, wonach ein Hafen ohne Diskriminierung oder Behinderung jedes Schiff akzeptieren muss, das physisch in der Lage ist, in den Hafen einzulaufen und festzumachen, für die Zwecke dieser Verordnung nicht als eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ausgelegt werden.*
-

- (32) Diese Verordnung sollte die zuständigen Behörden nicht daran hindern, einen Ausgleich für Tätigkeiten zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu gewähren, sofern dabei die geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen eingehalten werden. Gelten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, so ist es notwendig, die Einhaltung des Beschlusses 2012/21/EU der Kommission¹³ und der Verordnung (EU) Nr. 360 /2012 der Kommission¹⁴ sowie die Beachtung der Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2012 mit dem Titel "Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen" zu gewährleisten.
- (33) ***Im Falle mehrerer Hafendiensteanbieter*** sollte das Leitungsorgan des Hafens ***oder die zuständige Behörde*** nicht zwischen Hafendiensteanbietern diskriminieren und insbesondere keine Unternehmen oder Einrichtungen begünstigen, an denen es beteiligt ist.

¹³ Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. **Dezember** 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 Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

¹⁴ ***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 erbringen*** (ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8).

- (34) *Das Leitungsorgan eines Hafens oder die zuständige Behörde* sollte entscheiden können, ob sie Hafendienste selbst erbringen oder einen internen Betreiber direkt mit ihrer Erbringung betrauen will. Besteht *eine zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter*, so sollte die Erbringung von Hafendiensten durch die internen Betreiber nur auf den Hafen oder die Häfen beschränkt bleiben, für den bzw. die diese internen Betreiber benannt wurden, *es sei denn, es gilt eine Ausnahmeregelung für wettbewerbsorientierte Märkte*.
- (35) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung *sollte* nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten berühren. *Es sollte klargestellt werden, dass in Fällen, in denen die Richtlinie 2001/23/EG des Rates¹⁵ keine Anwendung findet* und der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Hafendiensteanbieters *führt, das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde trotzdem verlangen können sollte, dass die Rechte und Pflichten des bisherigen Hafendiensteanbieters aus einem zum Zeitpunkt dieses Wechsels bestehenden Arbeitsvertrag oder Arbeitsverhältnis auf den neu benannten Hafendiensteanbieter übergehen*.
- (36) *Wenn in dieser Verordnung vorgesehene Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, sollte diese Verarbeitung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union und insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶, durchgeführt werden*.

¹⁵ *Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen (ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16).*

¹⁶ *Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).*

- (37) *In einem komplexen und wettbewerbsorientierten Sektor wie den Hafendiensten ist die Ausbildung und regelmäßige Weiterbildung der Beschäftigten von wesentlicher Bedeutung, um die Qualität der Dienstleistungen sicherzustellen und die Gesundheit und Sicherheit der Hafendarbeiter zu schützen. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb dafür sorgen, dass die Hafendiensteanbieter ihren Beschäftigten eine angemessene Schulung anbieten.*
- (38) In vielen Häfen wird der Marktzugang für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten durch öffentliche **■ Verträge** gewährt. **Der** Gerichtshof der Europäischen Union hat bestätigt, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, beim Abschluss dieser Verträge die Grundsätze der Transparenz und der Nichtdiskriminierung einzuhalten. **Daher sollte – wenngleich Kapitel II dieser Verordnung nicht für die Erbringung von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten gelten sollte – den Mitgliedstaaten freigestellt werden, die Vorschriften des Kapitels II auf diese beiden Arten von Diensten anzuwenden oder ihr bestehendes nationales Recht über den Marktzugang in Bezug auf Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste beizubehalten, sofern die wesentlichen Grundsätze gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs beachtet werden.**

- (39) *Gemäß der EntschlieÙung A.960 der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation werden in jedem Lotsgebiet jeweils hochspezialisierte Erfahrungen und Ortskenntnisse vonseiten des Lotsen gefordert. Zudem sind Lotsendienste in der Regel obligatorisch und werden häufig von den Mitgliedstaaten selbst organisiert oder erbracht. Ferner haben die Lotsen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ die Aufgabe, den zuständigen Behörden offensichtliche Auffälligkeiten zu melden, die die sichere Fahrt des Schiffes gefährden oder die Meeresumwelt gefährden oder schädigen können. Außerdem ist es wichtig, dass alle Mitgliedstaaten – soweit die Sicherheitsbedingungen dies zulassen – die Verwendung von Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht oder gleichwertige Regelungen fördern, um die Effizienz in den Häfen zu verbessern und insbesondere den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern. Damit potenzielle Interessenskonflikte zwischen solchen Aufgaben im öffentlichen Interesse und kommerziellen Erwägungen vermieden werden, sollte Kapitel II dieser Verordnung nicht für Lotsendienste gelten. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch weiterhin frei entscheiden können, ob sie Kapitel II auf Lotsendienste anwenden. Entscheiden sie sich dafür, so sollte die Kommission entsprechend in Kenntnis gesetzt werden, damit die Verbreitung einschlägiger Informationen gewährleistet ist.*
- (40) *Unbeschadet der Wettbewerbsvorschriften der Union sollte diese Verordnung das Recht der Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen, gegebenenfalls die Erhebung von Entgelten zu regulieren, um zu verhindern, dass übermäßige Entgelte für Hafendienste erhoben werden, falls aufgrund der Lage des Marktes für Hafendienste kein wirksamer Wettbewerb erzielt werden kann.*

¹⁷ *Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).*

- (41) Die Finanzbeziehungen zwischen **durch öffentliche Mittel geförderten** Seehäfen und Hafendiensteanbietern einerseits und öffentlichen Behörden andererseits sollten transparent gestaltet werden, um faire Rahmenbedingungen zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern. In dieser Hinsicht sollte diese Verordnung die Grundsätze der Transparenz von finanziellen Beziehungen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission¹⁸ **unbeschadet des Geltungsbereichs der genannten Richtlinie auf andere Kategorien von Adressaten** ausdehnen.
- (42) **Um einen unlauteren Wettbewerb zwischen Häfen in der Union zu vermeiden, müssen Vorschriften** über die Transparenz der finanziellen Beziehungen **in diese Verordnung aufgenommen werden, insbesondere da Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine Finanzierung der Union über die Fazilität "Connecting Europe" gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ beantragen können.**
- (43) Um faire Rahmenbedingungen und Transparenz bei der Zuweisung und Verwendung öffentlicher Mittel zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern, ist es 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 **durch öffentliche Mittel** geförderten Tätigkeiten Bücher zu führen, die von denjenigen Büchern, die für Tätigkeiten auf Wettbewerbsbasis geführt werden, getrennt sind. Auf jeden Fall sollte die Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen gewährleistet sein.

¹⁸ **Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).**

¹⁹ **Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).**

- (44) *Erbringt ein Hafen oder eine andere Stelle Ausbaggerungsleistungen innerhalb eines Hafengebiets, so sollte zur Gewährleistung der Transparenz über die Ausbaggerung und über andere Tätigkeiten getrennt Buch geführt werden.*
- (45) *Unbeschadet des Unionsrechts und der Befugnisse der Kommission ist es wichtig, dass die Kommission rechtzeitig und in Abstimmung mit allen Interessenten ermittelt, welche öffentlichen Investitionen in Hafeninfrastrukturanlagen unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission²⁰ (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) fallen und welche Infrastrukturen nicht unter die Regelungen für staatliche Beihilfen fallen, und zwar unter Berücksichtigung des nichtwirtschaftlichen Charakters bestimmter Infrastrukturen, einschließlich der Zugangs- und Verteidigungsinfrastruktur, sofern diese allen potenziellen Nutzern unter gleichen und nichtdiskriminierenden Bedingungen zugänglich sind.*
- (46) Hafendienstentgelte, die von Anbietern erhoben werden, für *die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, und die Entgelte für Lotsendienste, die keinem wirksamen Wettbewerb ausgesetzt sind, können* zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch führen, *wenn eine Monopolstellung gegeben ist.* ■ Für diese Dienste sollten Vorkehrungen getroffen werden, mit denen gewährleistet wird, dass die ■ Entgelte in transparenter, *objektiver* und nicht diskriminierender Weise festgesetzt werden *und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des geleisteten Dienstes stehen.*

²⁰ *Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).*

- (47) Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für jeden einzelnen Hafen transparent **■** und in Einklang mit der Geschäftsstrategie und den Investitionsplänen des betreffenden Hafens selbst *und gegebenenfalls den allgemeinen Anforderungen im Rahmen der allgemeinen Hafenpolitik des betreffenden Mitgliedstaats festgesetzt werden.*
- (48) *Diese Verordnung sollte nicht das Recht der Häfen und ihrer Kunden berühren, gegebenenfalls Rabatte zu vereinbaren, die unter das Geschäftsgeheimnis fallen. Es ist nicht Ziel dieser Verordnung, die Offenlegung derartiger Rabatte gegenüber der Öffentlichkeit oder Dritten vorzuschreiben. Allerdings sollte das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde vor jeglicher Preisdifferenzierung zumindest die Standardtarife veröffentlichen.*
- (49) Unterschiedliche Hafeninfrastrukturentgelte sollten zugelassen werden, um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz anzuziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise sollte ein Beitrag zur *Erreichung der* umwelt- und klimapolitischen Ziele und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfelds geleistet werden, insbesondere durch *Verringerung* des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

- (50) *Abhängig von der wirtschaftlichen Strategie, der Raumordnungspolitik oder der Geschäftspraktiken des Hafens und gegebenenfalls der allgemeinen Hafenpolitik des betreffenden Mitgliedstaats können unterschiedliche Infrastrukturentgelte auch dazu führen, dass für bestimmte Nutzerkategorien die Höhe des Entgelts auf Null festgesetzt wird. Diese Nutzerkategorien können unter anderem Lazarettschiffe, Schiffe in wissenschaftlichem, kulturellem oder humanitärem Einsatz, Schlepper oder schwimmende Geräte des Hafens umfassen.*
- (51) *Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der international anerkannten Standards Leitlinien für gemeinsame Klassifizierungskriterien für Schiffe im Hinblick auf freiwillige Umweltabgaben ausarbeiten.*
- (52) *Es muss sichergestellt werden, dass die Hafennutzer und anderen Interessenträger zu zentralen Fragen im Zusammenhang mit der gesunden Entwicklung des Hafens, seiner Entgeltpolitik, seiner Leistung und seiner Fähigkeit zur Anziehung und Generierung wirtschaftlicher Tätigkeiten konsultiert werden. Zu solchen zentralen Fragen gehören die Koordinierung der Hafendienste innerhalb des Hafens, die Effizienz der Hinterlandanbindungen und der Verwaltungsverfahren in Häfen sowie Umweltfragen. Diese Konsultationen sollten etwaige andere spezifische Zuständigkeiten für die vorgenannten Bereiche sowie die Möglichkeit, dass die Mitgliedstaaten solche Konsultationen auf nationaler Ebene führen, nicht berühren. Das Leitungsorgan des Hafens sollte insbesondere die Hafennutzer und anderen einschlägigen Interessenträger bezüglich der Hafenentwicklungspläne konsultieren.*
- (53) *Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und effektiven Anwendung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass ein wirksames Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden eingerichtet ist.*

- (54) *Die Behörden der Mitgliedstaaten sollten bei der Bearbeitung von Beschwerden in Streitfällen mit Parteien, die in unterschiedlichen Mitgliedstaaten ansässig sind, zusammenarbeiten* und *allgemeine* Informationen über *die Bearbeitung von Beschwerden* austauschen, um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung zu erleichtern.

■

- (55) Da die Ziele dieser Verordnung, *nämlich* die Gewährleistung *eines Rahmens für die Erbringung* von Hafendiensten sowie die Schaffung eines geeigneten Rahmens für die Anziehung der erforderlichen Investitionen in allen *Seehäfen* des transeuropäischen Verkehrsnetzes, von den Mitgliedstaaten allein aufgrund der europäischen Dimension oder des internationalen und grenzübergreifenden Charakters der Hafenwirtschaft und der damit verbundenen Seeverkehrswirtschaft nicht ausreichend verwirklicht werden können sondern vielmehr wegen der Notwendigkeit fairer europäischer Rahmenbedingungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (56) *Der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene bietet den Sozialpartnern einen Rahmen, damit sie ein gemeinsames Konzept zur Bewältigung der sozialen Herausforderungen im Zusammenhang mit den in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnissen, einschließlich Arbeitsbedingungen, Gesundheits- und Sicherheitsfragen, Schulungsanforderungen und fachlicher Qualifikationen, entwickeln können. Dieser Rahmen sollte insbesondere unter Berücksichtigung marktgestützter und technologischer Entwicklungen entwickelt werden und den Sektor für junge Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen attraktiver machen, wobei die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seehäfen und die Förderung guter Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen sind. Unter vollständiger Wahrung der Autonomie der Sozialpartner und unter Berücksichtigung des technologischen Fortschritts und der Entwicklungen im Bereich der Verkehrslogistik sollte der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene Leitlinien für die Entwicklung von Schulungsanforderungen festlegen, um Unfälle am Arbeitsplatz zu verhindern und ein höchstmögliches Maß an Gesundheit und Sicherheit für die Hafendarbeiter zu gewährleisten. Ferner sollten die Sozialpartner verschiedene Modelle für die Organisation der Arbeit in Seehäfen prüfen, die darauf abzielen, hochwertige Arbeitsplätze und sichere Arbeitsbedingungen sicherzustellen und die Schwankungen bei der Nachfrage nach Hafendarbeitern abfedern. Es ist wichtig, dass die Kommission die Arbeit des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene unterstützt und erleichtert.*
- (57) Diese 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 ■ Rahmen für ■ **die Erbringung** von Hafendiensten;
- b) gemeinsame Regeln ■ in Bezug auf finanzielle Transparenz und **Entgelte für Hafendienste und Hafeninfrastruktur** ■ .

(2) Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten (im Folgenden "Hafendienste") entweder innerhalb des Hafengeländes oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

- a) Betankung,
- b) Ladungsumschlag,
■
- c) Festmachen,
- d) Fahrgastdienste,

- e) *Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,*
- f) Lotsendienste und
- g) Schleppen.

(3) *Artikel 11 Absatz 2 gilt auch für Ausbaggerung.*

(4) Die vorliegende Verordnung gilt für alle in *Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführten* Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

(5) *Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Seehäfen des Gesamtnetzes anzuwenden, die in den in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten Gebieten in äußerster Randlage liegen. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf solche Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission diesen Beschluss mit.*

(6) 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.

(7) *Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlament und des Rates²¹, der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²² und der Richtlinie 2014/25/EU.*

²¹ *Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).*

²² *Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).*

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne 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. "Ladungsumschlag" Organisation und Umschlag der Ladung zwischen dem befördernden Wasserfahrzeug und dem Land zum Zweck der Einfuhr, Ausfuhr oder des Transits der Ladung, einschließlich Verarbeitung, *Laschen, Entlaschen, Stauen*, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen Ladungsumschlagterminal und in direktem Zusammenhang mit der Beförderung der Ladung; ausgenommen sind jedoch Einlagern, Entladen, Umverpacken oder andere Mehrwertdienste in Bezug auf die umgeschlagene Ladung, *sofern der Mitgliedstaat nichts anderes festlegt*;
3. *"zuständige Behörde" eine öffentliche oder private Stelle, die im Auftrag der lokalen, regionalen oder nationalen Ebene die Befugnis besitzt, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten gemeinsam mit dem Leitungsorgan des Hafens oder an dessen Stelle Tätigkeiten durchzuführen, die die Organisation und Verwaltung von Hafentätigkeiten betreffen;*

4. "Ausbaggerung" die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen **oder innerhalb des Hafengeländes, das in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt, einschließlich der Entsorgung des beseitigten Materials**, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen; sie umfasst sowohl die ursprüngliche Beseitigung (Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, die vorgenommen wird, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten, **wobei dies kein dem Nutzer angebotener Hafendienst ist**;
5. "Leitungsorgan des Hafens" eine öffentliche oder private Stelle, die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten die Aufgabe hat **oder dazu ermächtigt ist**, die Hafeninfrastrukturen **auf lokaler Ebene** – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – zu verwalten und zu betreiben **■**, **und die eine oder mehrere der folgenden Aufgaben im betreffenden Hafen hat: die Koordinierung des Hafenverkehrs, die Verwaltung des Hafenverkehrs, die Koordinierung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen und die Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen**;
6. "Festmachen" die An- und Ablegedienste – **einschließlich der Verbringung nach einer anderen Stelle am Hafenkai** –, die für **den sicheren Betrieb** eines Wasserfahrzeugs **■** im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen benötigt werden;

7. "Fahrgastdienste" die Organisation und Abfertigung von Fahrgästen, **ihrem Gepäck und ihren Fahrzeugen** zwischen dem sie befördernden Wasserfahrzeug und dem Land, einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten und der Beförderung der Fahrgäste innerhalb des betreffenden Fahrgastterminals;
8. "Lotsendienst" das Geleiten eines Wasserfahrzeugs durch einen Lotsen oder eine Lotsenstation, um das sichere Ein- und Auslaufen des **Wasserfahrzeugs** auf der Zugangswasserstraße zum Hafen **oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens zu ermöglichen**;
9. "Hafeninfrastrukturentgelt" ein unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens **oder der zuständigen Behörde** erhobenes **Entgelt** für die Nutzung von **Infrastruktur**, Anlagen und Diensten, **■** einschließlich der Zugangswasserstraße zum betreffenden Hafen, sowie für den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung, **jedoch mit Ausnahme von Pachtgebühren und anderen Entgelten mit gleicher Wirkung**;
10. **"Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen"** das Auffangen von Schiffsabfällen oder Ladungsrückständen durch feste, schwimmende oder mobile Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände aufgefangen werden können, gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²³;
11. "Hafendiensteentgelt" ein zugunsten des Hafendiensteanbieters erhobenes und von den Nutzern des betreffenden Dienstes entrichtetes Entgelt;

²³ **Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände** (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81 **■**).

- 12.** "Hafendienstevertrag" eine förmliche und rechtsverbindliche Vereinbarung **oder eine Urkunde mit gleicher rechtsverbindlicher Wirkung** zwischen einem Hafendiensteanbieter und einem Leitungsorgan des Hafens oder einer zuständigen Behörde, **die die Erbringung eines oder mehrerer Hafendienste zum Gegenstand hat, unbeschadet der Form, in der die Benennung** der Hafendiensteanbieter **erfolgt**;
- 13.** "Hafendiensteanbieter" eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten erbringt oder dies beabsichtigt;
- 14.** "gemeinwirtschaftliche Verpflichtung" eine mit dem Ziel festgelegte Anforderung, die Erbringung jener im allgemeinen Interesse liegenden Hafendienste **oder Tätigkeiten** sicherzustellen, die ein Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernehmen würde;
- 15.** "Kurzstreckenseeverkehr" die Beförderung von Ladung und Fahrgästen auf See zwischen Häfen in Europa (geografisch) oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen;
- 16.** "Seehafen" ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen **Infrastruktur** und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von **Wasserfahrzeugen** sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, **der Schiffsbesatzung und anderer Personen** ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengelände benötigen;

17. "Schleppen" die Unterstützung eines Wasserfahrzeugs durch einen Schlepper, um das sichere Einlaufen in den oder Auslaufen aus dem **Hafen oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens** durch Hilfe beim Manövrieren des Wasserfahrzeugs zu ermöglichen;
18. "Zugangswasserstraße" den Wasserweg, der den Hafen mit dem Meer verbindet, zum Beispiel Hafenzufahrten, Fahrrinnen, Flüsse, Kanäle oder Fjorde, **sofern eine solche Wasserstraße unter die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt.**

KAPITEL II

Erbringung von Hafendiensten

Artikel 3

Organisation von Hafendiensten

- (1) **Der Marktzugang zum Zwecke der Erbringung von Hafendiensten in Seehäfen kann gemäß dieser Verordnung Folgendem unterworfen werden:**
- a) **Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten;**
 - b) **einer zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter;**
 - c) **gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;**
 - d) **Beschränkungen im Zusammenhang mit internen Betreibern.**

(2) **Die Mitgliedstaaten können durch ihr nationales Recht beschließen, eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten einer oder mehrerer der in Absatz 1 genannten Bedingungen nicht zu unterwerfen.**

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

Artikel 4

Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten

(1) Das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde** kann verlangen, dass Hafendiensteanbieter, **einschließlich Unterauftragnehmer**, Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.

(2) Die **■** Mindestanforderungen nach Absatz 1 dürfen sich nur auf Folgendes beziehen:

- a) die fachlichen Qualifikationen des Hafendiensteanbieters, seiner Mitarbeiter oder der natürlichen Personen, die tatsächlich und fortlaufend die Tätigkeiten des Hafendiensteanbieters verwalten;
- b) die finanzielle Leistungsfähigkeit des Hafendiensteanbieters;**
- c) die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf dem **vorgeschriebenen** Niveau zu halten;

- d) *die ununterbrochene Verfügbarkeit des betreffenden Hafendienstes für alle Nutzer an allen Liegeplätzen, sowohl tagsüber als auch nachts, während des gesamten Jahres;*
- e) 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 **Arbeitnehmer** sowie *sonstige* Personen in diesem Gebiet;
- f) die Einhaltung von lokalen, nationalen, Unions- und internationalen Umweltvorschriften;
- g) *die Einhaltung der im Mitgliedstaat des betreffenden Hafens geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen, einschließlich der Bestimmungen geltender Tarifverträge, der Besatzungsvorschriften und Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten sowie die Einhaltung der geltenden Arbeitsaufsichtsvorschriften;*
- h) *den guten Leumund des Hafendiensteanbieters im Sinne des jeweils maßgebenden nationalen Rechts, unter Berücksichtigung aller begründeten Zweifel an der Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters;*

(3) *Unbeschadet des Absatzes 4 muss ein Mitgliedstaat, der es für erforderlich hält, eine Anforderung hinsichtlich der Flagge vorzuschreiben, um dafür zu sorgen, dass Absatz 2 Buchstabe g für Wasserfahrzeuge, die überwiegend für Schlepp- und Festmacherarbeiten in Häfen innerhalb seines Hoheitsgebiets eingesetzt werden, vollständig eingehalten wird, die Kommission vor der Veröffentlichung der Vertragsbekanntmachung oder – in Ermangelung einer solchen – vor der Auferlegung einer Anforderung hinsichtlich der Flagge von seinem Beschluss unterrichten.*

(4) Die Mindestanforderungen müssen

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

b) *eingehalten werden, bis das Recht auf Erbringung eines Hafendienstes erlischt.*

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

(6) In den in Absatz 1 genannten Fällen veröffentlicht das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde** die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], beziehungsweise, im Falle von Mindestanforderungen, die nach diesem Datum gelten sollen, mindestens drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen letztendlich gelten werden. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde unterrichtet die Hafendiensteanbieter vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens.

(7) *Dieser Artikel gilt unbeschadet des Artikels 7.*

Artikel 5

Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der Mindestanforderungen

- (1) Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde behandelt die Hafendiensteanbieter **■** in einer transparenten, *objektiven, nicht diskriminierenden und verhältnismäßigen* Weise.
- (2) Das Leitungsorgan des Hafens *oder die zuständige Behörde* gewährt oder verweigert das Recht zur Erbringung von Hafendiensten auf der Grundlage der Mindestanforderungen nach Artikel 4 binnen eines *angemessenen Zeitraums, der jedoch vier Monate* nach Eingang eines Antrags auf Gewährung eines solchen Rechts *und der erforderlichen Unterlagen nicht überschreiten darf*.
- (3) Jede solche Verweigerung *seitens des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde* ist ordnungsgemäß anhand der *Mindestanforderungen in Artikel 4 Absatz 2* zu begründen.
- (4) *Wird die Geltungsdauer des Rechts zur Erbringung eines Hafendienstes durch das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde begrenzt oder beendet, so ist dies ordnungsgemäß* zu begründen *und* hat Absatz 1 *zu entsprechen*.

Artikel 6

Zahlenmäßige Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter

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

- a) Knappheit oder vorbehaltenen Nutzung von Flächen **oder Uferflächen**, sofern die Begrenzung im Einklang mit den **Beschlüssen oder Plänen** steht, die vom Leitungsorgan des Hafens und gegebenenfalls von jeder anderen nach nationalem Recht zuständigen Behörde genehmigt wurden;
- b) **ohne eine solche Begrenzung würde die Erfüllung** der in Artikel 7 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen behindert; **einschließlich wenn die Nichtbegrenzung unverhältnismäßig hohe Kosten im Zusammenhang** mit der Erfüllung **dieser Verpflichtungen für das Leitungsorgan des Hafens, die zuständige Behörde oder die Hafennutzer zur Folge hat**;
- c) **eine solche Nichtbegrenzung steht der Notwendigkeit entgegen, einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten**;
- d) **die Merkmale der Hafeninfrastruktur oder die Art des Hafenverkehrs lassen es nicht zu, dass mehrere** Hafendiensteanbieter ihre Dienste **in dem Hafen erbringen**;
- e) **es wurde gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2014/25/EU festgestellt, dass ein Hafensektor oder Teilsektor einschließlich seiner Hafendienste innerhalb eines Mitgliedstaats eine Tätigkeit ausübt, die unmittelbar dem Wettbewerb nach Artikel 34 jener Richtlinie ausgesetzt ist. In solchen Fällen finden die Absätze 2 und 3 des vorliegenden Artikels keine Anwendung.**

(2) Um interessierten Kreisen Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu geben, veröffentlicht das Leitungsorgan des Hafens *oder die zuständige Behörde* jeden Vorschlag zur Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter gemäß Absatz 1 zusammen mit der Begründung für diesen Vorschlag mindestens *drei* Monate vor der Fassung des Beschlusses zur Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter .

(3) Das Leitungsorgan des Hafens *oder die zuständige Behörde* veröffentlicht den gefassten Beschluss über die Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter.

(4) *Sofern das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde eine Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter beschließt, erfolgt dies nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, nichtdiskriminierenden und transparenten Auswahlverfahren. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht Informationen über den zu erbringenden Hafendienst und das Auswahlverfahren und stellt sicher, dass alle interessierten Kreise tatsächlich Zugang zu allen wichtigen Informationen haben, die sie für die Erstellung ihrer Bewerbungsunterlagen benötigen. Die Einreichungsfrist muss lang genug sein, damit die interessierten Kreise eine fundierte Einschätzung vornehmen und ihre Bewerbungsunterlagen erstellen können. Im Regelfall beträgt die Frist mindestens 30 Tage.*

(5) *In den in Absatz 1 Buchstabe e und Absatz 7 des vorliegenden Artikels sowie in Artikel 8 genannten Fällen findet Absatz 4 keine Anwendung.*

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

(7) *Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diejenigen ihrer dem Gesamtnetz angehörenden Häfen, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen, die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst begrenzen können. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von einem solchen Beschluss.*

█

Artikel 7
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Hafendiensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, **und dürfen das Recht zur Auferlegung dieser Verpflichtungen dem Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde übertragen**, um **mindestens einen** der folgenden Punkte zu gewährleisten:

- a) die ununterbrochene Verfügbarkeit des Hafendienstes **für alle Hafennutzer an allen Liegeplätzen**, ■ sowohl tagsüber als auch nachts, **während des gesamten** Jahres;
- b) die Verfügbarkeit des Dienstes für alle Nutzer **zu gleichen Bedingungen**;
- c) die Erschwinglichkeit des Dienstes für bestimmte Kategorien von Nutzern;
- d) **die Sicherheit, Zuverlässigkeit oder ökologische Nachhaltigkeit des Hafensbetriebs**;
- e) **die Bereitstellung von angemessenen Transportdienstleistungen für die Öffentlichkeit; und**
- f) **der territoriale Zusammenhalt**.

(2) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Absatz 1 müssen klar definiert, transparent, nichtdiskriminierend und überprüfbar sein und den gleichberechtigten Zugang aller in der Union niedergelassenen Hafendiensteanbieter gewährleisten.

■

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

(4) Bei einer Störung von Hafendiensten, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, oder wenn die unmittelbare Gefahr einer solchen Störung besteht, kann **das Leitungsorgan des Hafens** oder die zuständige Behörde eine Notfallmaßnahme ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der ein Dienst für einen Zeitraum von bis zu **zwei Jahren** einem anderen Anbieter zugewiesen wird. Während dieses Zeitraums leitet **das Leitungsorgan des Hafens oder** die zuständige Behörde entweder ein neues Verfahren zur Auswahl eines Hafendiensteanbieters ein oder wendet Artikel 8 an. **Arbeitskampfmaßnahmen, die im Einklang mit dem nationalen Recht erfolgen, gelten nicht als Störung von Hafendiensten, bei der eine Notfallmaßnahme ergriffen werden kann.**

Artikel 8

Interner Betreiber

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

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

(3) *In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Fällen* erbringt der interne Betreiber den zugewiesenen Hafendienst nur in dem Hafen *oder den Häfen*, für den oder die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

■

Artikel 9

Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer

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

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

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

(4) **■** *Erfolgt im Zusammenhang* mit der Erbringung von Hafendiensten *eine Übernahme von Beschäftigten*, so sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen die betreffenden Beschäftigten aufzuführen und transparente Einzelheiten ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.

Artikel 10
Ausnahmen

- (1) Dieses Kapitel und Artikel 21 gelten nicht für Ladungsumschlags-, Fahrgast- **und Lotsendienste**.
- (2) **Die Mitgliedstaaten können beschließen, dieses Kapitel und Artikel 21 auf Lotsendienste anzuwenden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von einem solchen Beschluss.**

KAPITEL III

Finanzielle Transparenz und Autonomie

Artikel 11

Transparenz der finanziellen Beziehungen

- (1) Die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan **eines Hafens oder einer anderen Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt, und die öffentliche Mittel erhalten**, spiegeln sich in transparenter Weise im Rechnungsführungssystem wider, damit Folgendes klar zu entnehmen ist:
- a) die unmittelbare Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand für das Leitungsorgan des betreffenden Hafens;
 - b) die Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand über öffentliche Unternehmen oder öffentliche Finanzinstitute und
 - c) die Verwendung, für die diese öffentlichen Mittel zugewiesen wurden.

(2) Erbringt das Leitungsorgan *eines* Hafens, das öffentliche Mittel erhält, Hafendienste *oder Ausbaggerung* selbst *oder erbringt eine andere Stelle in seinem Auftrag derartige Dienste*, so führt es über diese aus öffentlichen Mitteln geförderten Hafendienste *oder Ausbaggerungen* 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 und eigenkapitalähnliches Quasikapital, nicht rückzahlbare oder nur unter bestimmten Voraussetzungen rückzahlbare Zuschüsse, Darlehen einschließlich Überziehungskrediten und Vorschüssen auf Kapitalzuführungen, dem Leitungsorgan des Hafens von Behörden gegebene Bürgschaften **■** und jede sonstige Form öffentlicher Finanzhilfen.

(4) Das Leitungsorgan des Hafens *oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt*, bewahrt die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, fünf Jahre lang auf.

- (5) Das Leitungsorgan des Hafens *oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt, stellt der zuständigen Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat bei einer förmlichen Beschwerde und auf Anfrage die in den Absätzen 1 und 2 genannten Angaben und* alle zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung *im Einklang mit den Wettbewerbsvorschriften* für notwendig erachtet. *Diese Informationen werden der Kommission von der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.* Die Angaben werden binnen *drei* Monaten nach dem Tag der Anfrage übermittelt.
- (6) Hat das *Leitungsorgan eines Hafens oder eine andere Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt*, in vorangegangenen Wirtschaftsjahren keine öffentlichen Mittel erhalten, erhält aber nun öffentliche Mittel, so wendet das Leitungsorgan oder die andere Stelle 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.
- (8) *Im Falle eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Absatz 2 nicht für diejenigen ihrer Seehäfen des Gesamtnetzes gilt, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen, sofern sämtliche erhaltenen öffentlichen Mittel und ihre Verwendung für die Erbringung von Hafendiensten im Rechnungsführungssystem vollständig transparent bleiben. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Voraus von einem solchen Beschluss.*

Artikel 12

Hafendiensteentgelte

- (1) Die Entgelte für Dienste, die von einem internen Betreiber **im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbracht werden, die Entgelte für Lotsendienste, die keinem wirksamen Wettbewerb ausgesetzt sind**, und die Entgelte, die von **Hafendiensteanbietern gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b** erhoben werden, werden in transparenter, **objektiver** und **nicht diskriminierender** Weise festgesetzt und stehen **in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten** des geleisteten Dienstes.
- (2) Die Entrichtung der Hafendiensteentgelte kann in andere Zahlungen, beispielsweise die Entrichtung der Hafeninfrastrukturentgelte, integriert werden. In solchen Fällen stellt der Hafendiensteanbieter und gegebenenfalls das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass der Betrag der Hafendiensteentgelte für den Nutzer der Hafendienste leicht erkennbar ist.
- (3) Der Hafendiensteanbieter **stellt der zuständigen Behörde in dem betreffenden Mitgliedstaat bei einer förmlichen Beschwerde und auf Anfrage alle einschlägigen** Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden. **■**

Artikel 13
Hafeninfrastrukturentgelte

(1) ***Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Hafeninfrastrukturentgelt erhoben wird.***

Ungeachtet dessen können Hafendiensteanbieter, die die Hafeninfrastruktur nutzen, Hafendiensteentgelte erheben.

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

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

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

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

(6) Das Leitungsorgan des Hafens stellt **im Fall einer förmlichen Beschwerde und auf Anfrage der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats** die Angaben **gemäß den Absätzen 4 und 5** sowie **alle einschlägigen Informationen über die Elemente** zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte festgelegt werden **■**. **Diese Behörde stellt die Information der Kommission auf Anfrage zur Verfügung .**

KAPITEL IV
Allgemeine und Schlussbestimmungen

Artikel 14
Schulung von Personal

Die Hafendiensteanbieter gewährleisten, dass die Beschäftigten die notwendige Schulung erhalten, um die Kenntnisse zu erwerben, die für ihre Arbeit unerlässlich sind, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit besondere Beachtung zu schenken ist; sie gewährleisten dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technologischen Innovation zu begegnen.

Artikel 15
Konsultation der Hafennutzer und anderer Beteiligter

(1) Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert im Einklang mit dem geltenden nationalen Recht die Hafennutzer zu seiner Entgeltpolitik, auch in den Fällen, die unter Artikel 8 fallen. Diese Konsultationen erstrecken sich auch auf die wesentlichen Änderungen der Hafeninfrastrukturentgelte und Hafendienstentgelte in Fällen, in denen interne Betreiber die Hafendienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbringen.

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

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

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

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

Artikel 16

Umgang mit Beschwerden

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass für seine unter diese Verordnung fallenden Seehäfen **ein wirksames Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden existiert**, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.
- (2) **Die Bearbeitung von Beschwerden erfolgt so, dass Interessenkonflikte vermieden werden** und dass eine funktionale Unabhängigkeit von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern besteht. Die Mitgliedstaaten **gewährleisten eine effektive funktionale Trennung zwischen der Bearbeitung von Beschwerden einerseits und dem Eigentum an Häfen und deren Verwaltung, der Erbringung von Hafendiensten und der Hafennutzung andererseits. Beschwerden werden unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit bearbeitet.**
- (3) **Beschwerden sind in dem Mitgliedstaat einzureichen** , in dem der Hafen liegt, in dem die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat. **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Hafennutzer und weitere relevante Beteiligte darüber unterrichtet werden, wo und wie Beschwerden einzureichen und welche Behörden für die Bearbeitung der Beschwerden zuständig sind.**
- (4) **Die für die Bearbeitung der Beschwerden zuständigen Behörden arbeiten gegebenenfalls zum Zwecke der gegenseitigen Amtshilfe bei Streitigkeiten zwischen Parteien zusammen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassen sind .**

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

■

(6) **Die für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden sind im Einklang mit dem nationalen Recht befugt, verbindliche Beschlüsse zu fassen, gegen die gegebenenfalls vor Gericht Rechtsbehelfe eingelegt werden können.**

(7) **Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden und über die in Absatz 3 genannten Behörden bis zum ...**[24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]. sowie in der Folge über jede Änderung der vorgenannten Informationen. Die Kommission veröffentlicht **diese Angaben** auf ihrer Website und aktualisiert sie regelmäßig.

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

Artikel 17
Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den Hafennutzern und anderen relevanten Beteiligten die zuständigen Behörden nach Artikel 11 Absatz 5, Artikel 12 Absatz 3 und Artikel 13 Absatz 6 bekanntgegeben werden. Darüber hinaus geben die Mitgliedstaaten der Kommission diese Behörden bis zum ...[24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und in der Folge regelmäßig jede diesbezügliche Änderung bekannt. Die Kommission veröffentlicht diese Angaben auf ihrer Website und aktualisiert sie regelmäßig.

Artikel 18
Rechtsbehelf

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

(2) Hat die Rechtsbehelfsinstanz nach Absatz 1 keinen gerichtlichen Charakter, so sind ihre Entscheidungen schriftlich zu begründen. Ihre Entscheidungen sind ferner von einem nationalen Gericht überprüfbar.

Artikel 19

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 Maßnahmen bis zum █ ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen.



Artikel 20

Berichterstattung

Die Kommission übermittelt spätestens am... [72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung und Wirksamkeit dieser Verordnung.

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

Artikel 21

Übergangsmaßnahmen

(1) ***Diese Verordnung gilt nicht für vor dem ... [Tag der Annahme dieser Verordnung] geschlossene Hafendiensteverträge, die zeitlich begrenzt sind.***

(2) Hafendiensteverträge, die vor dem ... [Tag der Annahme dieser Verordnung] geschlossen wurden ***und unbefristet sind oder ähnliche Wirkung haben, werden bis zum 1. Juli 2025 geändert, um dieser Verordnung zu entsprechen.***

Artikel 22

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung].

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

Geschehen zu ... am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident

Der Präsident
