



Brüssel, den 2. Oktober 2014  
(OR. en)

13764/14

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

TRANS 456  
MAR 152  
FIN 695  
CODEC 1925

**BERICHT**

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 13555/14 TRANS 444 MAR 149 FIN 677 CODEC 1872

Nr. Komm.dok.: 10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum  
Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen  
- Allgemeine Ausrichtung

**I. EINLEITUNG**

**Der Kommissionsvorschlag**

1. Am 23. Mai 2013 hat die Kommission den obengenannten Vorschlag dem Rat und dem Europäischen Parlament übermittelt<sup>1</sup>.
2. Die allgemeinen Ziele des Vorschlags bestehen darin, gerechtere Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und bestehende Rechtsunsicherheiten zu verringern, um effiziente Hafendienste und Investitionen zu fördern.

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

3. Die vorgeschlagene Verordnung dient dazu, a) einen klaren Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste und b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane von Häfen oder Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Entgelte festzulegen.
4. Die Verordnung würde für die Erbringung bestimmter Kategorien von Hafendiensten und für alle Seehäfen, die in der Verordnung über die Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Verordnung)<sup>2</sup> aufgeführt sind, gelten.
5. Der Kommissionsvorschlag befasst sich mit folgenden Aspekten:
  - Erleichterung eines fairen, angemessenen und nicht diskriminierenden Zugangs zum Markt für Hafendienste. Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit würde für Hafendienste unter Bedingungen gelten, die es den Mitgliedstaaten und den Leitungsorganen von Häfen ermöglichen, Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten und erforderlichenfalls eine zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter festzulegen.
  - Finanzielle Transparenz bei der Verwendung öffentlicher Mittel und der Anwendung der Transparenzvorschriften in Bezug auf Hafendiensteentgelte und Hafeninfrastrukturentgelte. Werden dem Leitungsorgan eines Hafens öffentliche Mittel bereitgestellt, so wäre eine transparente Rechnungslegung vonnöten, damit die Informationen, mit denen die effektive und angemessene Nutzung dieser Mittel nachgewiesen wird, den zuständigen nationalen Behörden und der Kommission zur Verfügung gestellt werden kann. Werden Anbieter von Hafendiensten nicht im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ausgewählt oder handelt es sich bei ihnen um interne Anbieter, so sollten die Entgelte für die Dienstleistungen transparent, diskriminierungsfrei und nach normalen Marktbedingungen festgelegt werden.

---

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- Allgemeine Bestimmungen: In jedem Hafen würde ein beratender Ausschuss der Hafen-nutzer eingerichtet, der regelmäßig zur Struktur und Höhe der Entgelte konsultiert würde. Der Vorschlag enthält auch Bestimmungen über die Konsultation von Betroffe-nen durch das Leitungsorgan des Hafens zu weiterreichenden strategischen Themen wie der Anbindung an das Hinterland. Schließlich müsste jeder Mitgliedstaat sicherstellen, dass ein unabhängiges Aufsichtsorgan die Anwendung der Verordnung überwacht und beaufsichtigt; zudem würden Mechanismen für die Zusammenarbeit zwischen den ver-schiedenen nationalen unabhängigen Aufsichtsorganen eingerichtet.

## **II. BERATUNGEN IM RAT**

6. Die Kommission hat ihren Vorschlag dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10. Juni 2013 vorgelegt.
7. Die Prüfung durch die Gruppe "Seeverkehr" begann im Oktober 2013 während des litaui-schen Vorsitzes. Die Gruppe "Seeverkehr" hat die Folgenabschätzung in zwei Sitzungen ein-gehend analysiert. Dabei stützte sie sich auf eine indikative Checkliste, die im Einklang mit dem Bericht über die Folgenabschätzung im Rat<sup>3</sup> für die im Zuge der Prüfung von Kommis-sionsvorschlägen im Rat stattfindenden Beratungen über die Folgenabschätzung der Kommis-sion ausgearbeitet worden war; die Analyse war eines der vom vorangehenden Dreivorsitz durchgeführten drei Pilotprojekte zu dieser Checkliste. Alle Delegationen haben erklärt, dass sie es befürworten und begrüßen, dass die Möglichkeit besteht, die Folgenabschätzung gründ-licher zu analysieren. Generell äußerten sich die Delegationen anerkennend über die von der Kommission erstellte höchst umfassende Folgenabschätzung. Sie kritisierten jedoch mehrere Punkte, und zwar insbesondere, welche politischen Optionen gewählt bzw. verworfen wur-den, sowie die verwendete Methodik.

---

<sup>3</sup> Dok. 8406/13 + COR 1.

8. Die Beratungen wurden unter dem griechischen Vorsitz fortgesetzt. Am 5. Juni 2014 wurde dem Rat (Verkehr) ein Sachstandsbericht über den Vorschlag vorgelegt.
9. Unter dem italienischen Vorsitz ist die Arbeit an dem Vorschlag in der Gruppe "Seeverkehr" fortgeführt worden, damit der Rat (Verkehr) am 8. Oktober 2014 eine allgemeine Ausrichtung festlegen kann.
10. Am 1. Oktober hat sich der Ausschuss der Ständigen Vertreter mit den nach wie vor offenen Fragen befasst, wobei es ihm gelang, einige davon zu lösen. Er verständigte sich zudem auf einige Textänderungen, die in der Anlage berücksichtigt sind (Streichungen sind durch [...], neue Textpassagen durch **Fettdruck** gekennzeichnet). Einige Fragen sind jedoch – wie nachfolgend dargelegt – immer noch nicht gelöst.
11. Wohlgemerkt haben die Vorbereitungsgremien des Rates die Erwägungsgründe noch nicht geprüft.

### **III. TÄTIGKEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT, IN ANDEREN EINRICHTUNGEN DER UNION UND IN DEN NATIONALEN PARLAMENTEN**

12. Der zuständige Ausschuss des Europäischen Parlaments, der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN), hat Herrn Knut Fleckenstein (S&D – DE) als Berichterstatter für den Vorschlag ernannt. Der Berichterstatter hat seinen Berichtsentwurf am 11. November 2013 vorgelegt. Allerdings hat der TRAN-Ausschuss aus Zeitmangel und in Anbetracht der Tatsache, dass mehrere zentrale Fragen noch offen waren, beschlossen, nicht vor den Wahlen zum Europäischen Parlament über den Bericht abzustimmen. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) hat seinerseits am 9. Januar 2014 über seine Stellungnahme zum Vorschlag abgestimmt (Berichterstatter: Philippe De Backer, ALDE – BE).

13. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme<sup>4</sup> am 11. Juli 2013 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme<sup>5</sup> am 28. November 2013 angenommen.
14. Sieben nationale Parlamente (Belgien, Spanien, Frankreich, Lettland, Malta, Polen und Schweden) haben eine begründete Stellungnahme zu der Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit im Zusammenhang mit dem Vorschlag vorgelegt.

#### **IV. NOCH OFFENE FRAGEN**

15. Zu Beginn möchte der Vorsitz darauf hinweisen, dass viele heikle Fragen dank der flexiblen Haltung der Delegationen und der Kommission im Verlauf der intensiven Verhandlungen im Juli und September gelöst worden sind. Der Kommissionsvorschlag ist geändert und flexibler formuliert worden, um den Bedenken, die die Delegationen vorgebracht haben – nämlich unter anderem dass der Verwaltungsaufwand aus ihrer Sicht für kleine Häfen unverhältnismäßig hoch sei und die Vielfalt im europäischen Hafensektor und die besonderen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden müssten –, Rechnung zu tragen. Was etwa den Verwaltungsaufwand betrifft, so sind die detaillierten Bestimmungen über die Konsultation und die Benennung eines unabhängigen Aufsichtsorgans vereinfacht oder gestrichen worden. Was den Geltungsbereich anbelangt, so haben die Mitgliedstaaten beispielsweise nunmehr die Möglichkeit, Häfen des TEN-V-Gesamtnetzes in äußerster Randlage auszunehmen. Die Bestimmungen, mit denen der Kommission die Befugnis übertragen wird, delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erlassen, wurden gestrichen. Die Übergangsbestimmungen sind angepasst worden, damit in Verträge und Rechtsakte mit vergleichbarer Wirkung, die vor Erlass der Verordnung geschlossen wurden, nicht eingegriffen wird, worauf mehrere Delegationen großen Wert legen.

---

<sup>4</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 111.

<sup>5</sup> ABl. C 114 vom 15.4.2014, S. 57.

16. Dennoch ist der Kommissionsvorschlag aus Sicht des Vorsitzes im Wesentlichen unangetastet geblieben. So wird vorgeschlagen, an der von der Kommission vorgeschlagenen Form des Rechtsakts (Verordnung) festzuhalten. Keine der ursprünglich von dem Vorschlag erfassten Hafendienste würde völlig vom Anwendungsbereich ausgeschlossen. Insbesondere die Vorschriften über die finanzielle Transparenz würden – zumindest in gewissem Umfang – weiter für alle Dienste gelten. Deshalb ist der Vorsitz der Meinung, dass der Text ausgewogen ist und eine Einigung über ihn erzielt werden kann. Gleichwohl haben einige Delegationen und die Kommission Bedenken geäußert, weil der Kommissionsvorschlag aus ihrer Sicht "verwässert" wurde und sie ein ambitionierteres Konzept lieber gesehen hätten.

### **Die Form des Rechtsakts**

17. Die Form des Rechtsakts war von Anfang an strittig. Die Kommission hat eine Verordnung vorgeschlagen, um überall in der Union eine einheitliche Anwendung und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Aus Sicht der Kommission würde dies auch weniger Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten bedeuten, da sie die Bestimmungen nicht in nationales Recht umsetzen müssten. Mehrere Delegationen haben sich mit diesem Ansatz einverstanden erklärt. Andere haben allerdings die Auffassung vertreten, eine Richtlinie oder sogar ein nicht bindender Rechtsakt sei weniger einschneidend und lasse mehr Spielraum. Die meisten Delegationen konnten einer Verordnung kompromissshalber zustimmen. Jedoch hat Litauen darauf bestanden, dass ein nicht bindender Rechtsakt (beispielsweise Leitlinien) vorzuziehen wäre.

### **Anwendungsbereich**

#### **a) Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste – Artikel 11**

18. Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag würden die Bestimmungen des Kapitels II (Marktzugang) nicht für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste gelten. Der Vorsitz schlägt in dieser Hinsicht keine Änderungen am Kommissionsvorschlag vor.

19. Spanien hat einen starken Vorbehalt dagegen, dass diese Hafendienste, die wirtschaftlich am wichtigsten sind, von den Marktzugangsregeln ausgenommen werden, weil so die vorgeschlagene Verordnung nur einen begrenzten zusätzlichen Nutzen habe.
20. Der Vorsitz schlägt vor, Erwägungsgrund 20 dahin gehend zu präzisieren, dass die Mitgliedstaaten über die Marktzugangsregeln für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste auch weiterhin frei entscheiden können, solange sie die von der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union vorgegebenen allgemeinen Grundsätze beachten.

**b) Lotsendienste – Artikel 11a**

21. Die Aufnahme der Lotsendienste in den Vorschlag ist heftig diskutiert worden, wobei mehrere Optionen vorgeschlagen wurden. Der Vorsitz empfiehlt, die Option zu wählen, für die es in den Vorbereitungsgremien des Rates die meiste Unterstützung gibt, nämlich dass die Lotsendienste weiter vom Geltungsbereich der Verordnung erfasst werden (siehe Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g), aber ein neuer Artikel 11a (Nationale Ausnahmeregelungen) eingefügt wird, nach dem die Mitgliedstaaten beschließen können, die Bestimmungen des Kapitels II (Marktzugang) nicht auf Lotsendienste anzuwenden. Andere Bestimmungen der Verordnung, vor allem die Bestimmungen über die finanzielle Transparenz und Autonomie in Kapitel III, würden jedoch für Pilotendienste gelten.
22. Einige Delegationen behalten sich ihre Standpunkte zu diesem Kompromissvorschlag noch vor. Spanien und Finnland sind der Auffassung, dass Pilotendienste uneingeschränkt vom Geltungsbereich erfasst werden müssten und nationale Ausnahmeregelungen nicht zulässig sein dürften. Die Kommission ist ebenfalls dieser Ansicht und hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass etwaige Ausnahmeregelungen weder im Interesse des Hafensektors (auch nicht der Hafennutzer) noch im Interesse der Lotsen selbst seien. Litauen wiederum fordert, dass Lotsendienste gänzlich vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen werden.

23. Die Kommission hat im Zusammenhang mit dem Kompromiss über die Lotsendienste drei Anträge gestellt. Erstens sollte Artikel 11a aus ihrer Sicht so geändert werden, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet wären, die Kommission zu unterrichten. Dies entspreche voll und ganz den anderen Bestimmungen der Verordnung, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, Ausnahmeregelungen einzuführen oder, wenn sie dies wünschen, den Anwendungsbereich der Verordnung auszudehnen (siehe Artikel 1 Absatz 3a, Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4a). Die Kommission unterstreicht, dass es für sie äußerst schwierig wäre, ihre Aufgabe, die korrekte Anwendung der Verordnung zu überwachen, zu erfüllen, wenn die Mitgliedstaaten ihr nicht mitteilten, ob sie die Verordnung auf Lotsendienste anwenden wollen oder nicht. Zweitens solle Artikel 11a so geändert werden, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet wären, die Begründung ihrer nationalen Ausnahmeregelung zu veröffentlichen. Es sei wichtig, dass die Betroffenen (z.B. mögliche Erbringer von Lotsendiensten) überall in der Union davon in Kenntnis gesetzt würden, welche Regeln in den Mitgliedstaaten gelten, um unter anderem unnötige Beschwerden zu vermeiden. Dänemark schließt sich diesen beiden Kommissionsanträgen uneingeschränkt an. Hingegen lehnen Belgien und Frankreich beide Kommissionsanträge ab, weil damit ihrer Meinung das empfindliche Gleichgewicht, das mit dem Kompromiss im Rat gefunden wurde, gestört würde, während Deutschland die Auffassung vertritt, dass dies zu mehr Verwaltungsaufwand führen würde. Drittens beantragt die Kommission, in Artikel 13 Absatz 1 (Hafendienstentgelte) "einschließlich in Bezug auf Lotsendienste" durch "und in den Fällen nach Artikel 11a" zu ersetzen. Diese Änderung sei erforderlich, um sicherzustellen, dass die Bestimmungen über Hafendienstentgelte auch dann auf Lotsendienste Anwendung finden, wenn diese von den Markzugangsregeln (und damit von jedwedem Wettbewerbsdruck) ausgenommen werden. Dieser letzte Antrag der Kommission wird von Belgien, Dänemark, Finnland, Irland, den Niederlanden und Portugal unterstützt.

c) **Ausbaggerung – Artikel 1 Absatz 1a und Artikel 12 Absatz 2**

24. Die Ausbaggerung war und ist nach wie vor – wie schon die Pilotendienste – ein strittiger Punkt. Die überwiegende Mehrheit der Delegationen ist dafür, sie vom Geltungsbereich vollständig auszunehmen, da es sich dabei aus ihrer Sicht nicht um einen Hafendienst handelt, der speziell für die Hafennutzer erbracht wird, sondern um einen Dienst, der allgemein im Interesse der Häfen liegt. Im Verlauf der Verhandlungen haben die meisten Delegationen jedoch akzeptiert, dass die Verordnung in begrenztem Umfang auf die Ausbaggerung Anwendung findet. Der Kompromissvorschlag des Vorsitzes sieht folgendermaßen aus:
- Die Ausbaggerung würde von der Liste der Hafendienste in Artikel 1 Absatz 1 gestrichen;
  - im Interesse der rechtlichen Klarheit würde jedoch in Artikel 1 ein neuer Absatz 1a eingefügt, der besagt, dass Artikel 12 Absatz 2 auch für die Ausbaggerung gilt;
  - die Definition von "Ausbaggerung" in Artikel 2 Nummer 3 würde so geändert, dass sie nur noch das Hafengebiet betrifft, das in die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt;
  - die Bestimmungen über die finanzielle Transparenz würden zur Anwendung gelangen, wenn das Leitungsorgan eines Hafens, das öffentliche Mittel erhält, die Ausbaggerung in dem Hafengebiet, das in seine rechtliche Zuständigkeit fällt, selbst vornimmt (oder eine andere Stelle damit beauftragt) (Artikel 12 Absatz 2); in diesem Fall sollte das Leitungsorgan des Hafens über diese mit öffentlichen Mitteln finanzierte Ausbaggerung und über andere Tätigkeiten getrennte Bücher führen.
25. Die meisten Delegationen haben erklärt, dass sie diesem Kompromiss zustimmen können. Estland, Spanien, Finnland, die Niederlande und die Kommission sind flexibel und könnten den Kompromiss im Großen und Ganzen akzeptieren, sind aber der Ansicht, dass die Ausbaggerung auch in Artikel 12 Absatz 1, wonach sich die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und dem Leitungsorgan eines Hafen, das öffentliche Mittel erhält, in transparenter Weise im Rechnungsführungssystem widerspiegeln müssen, hinzugefügt werden sollte. Litauen tritt weiter mit Nachdruck dafür ein, dass die Ausbaggerung insgesamt vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen wird.

**d) Ausnahme bestimmter Häfen von den Bestimmungen über die finanzielle Transparenz – vorgeschlagener neuer Absatz 7a in Artikel 12**

26. Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag würden alle Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) von der Verordnung erfasst (Artikel 1 Absatz 3). Zur Begründung hat die Kommission unter anderem angeführt, dass alle diese Häfen für den Binnenmarkt und den territorialen Zusammenhalt der Union von Belang sind, da sie in der TEN-V-Verordnung aufgeführt sind. Überdies könnten sie untereinander konkurrieren, selbst kleinere Häfen. Daher sollten für alle dieselben Bestimmungen über die finanzielle Transparenz gelten. Außerdem könnten diese Häfen über die Fazilität "Connecting Europe" Fördermittel der Union erhalten, weshalb die Bestimmungen über die finanzielle Transparenz besonders wichtig seien.
27. Einige Delegationen haben jedoch beantragt, dass der Anwendungsbereich auf die Häfen des transeuropäischen Kernnetzes begrenzt wird, da viele Bestimmungen der Verordnung zu einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand für die kleineren Häfen führen würden.
28. Der Vorsitz hat – angesichts der unterschiedlichen Standpunkte in dieser Frage – einen Mittelweg vorgeschlagen. Erstens hat er – wie bereits oben zu Beginn dieser Ausführungen erwähnt – versucht, die Verordnung zwecks Verringerung des Verwaltungsaufwands flexibler zu formulieren, indem er beispielsweise eingefügt hat, dass die Häfen die Anzahl der Hafendiensteanbieter begrenzen können, wenn die Merkmale des Verkehrs mehrere Hafendiensteanbieter nicht zulassen (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe bc), und dass kleine Häfen von den Artikeln 6 und 7, in denen das Verfahren für die zahlenmäßige Begrenzung und die Auswahl der Hafendiensteanbieter festgelegt ist, ausgenommen werden dürfen (Artikel 6 Absatz 4a). Überdies wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, alle Seehäfen des Gesamtnetzes in äußerster Randlage von der Verordnung auszunehmen (Artikel 1 Absatz 3a).

29. Frankreich, dem sich Griechenland, Kroatien und das Vereinigte Königreich angeschlossen haben, hat für Artikel 12 folgenden neuen Absatz 7a vorgeschlagen: "Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass Absatz 2 [des Artikels 12, in dem darauf verwiesen wird, dass Häfen, die öffentliche Mittel erhalten, getrennte Bücher führen müssen,] für ihre Seehäfen des Gesamtnetzes, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b<sup>6</sup> der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 [d.h. der TEN-V-Verordnung] nicht erfüllen, nicht gilt, wenn er zu einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand führen würde. In diesem Fall unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission entsprechend." Deutschland ist grundsätzlich damit einverstanden, würde jedoch lieber anders vorgehen.
30. Dänemark, Estland, Spanien, Finnland, die Niederlande, Portugal und Schweden sind entschieden gegen diesen Vorschlag. Ihrer Meinung nach sollten alle TEV-V-Häfen des Gesamtnetzes gleich behandelt werden, wobei die finanzielle Transparenz für alle gelten sollte, insbesondere für Häfen, die EU-Fördergelder erhalten können. Darüber hinaus sei der Vorschlag zu vage, denn es gehe nicht eindeutig daraus hervor, was ein "unverhältnismäßig hoher Verwaltungsaufwand" bedeute und wer darüber entscheide, ob er gegeben sei. Außerdem stiffe auch die Bezugnahme auf die Statistiken ("der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt") Verwirrung, denn es sei nicht klar, welche Häfen wann darunter fallen würden. Der Kommissionsvorschlag erfasst 329 Seehäfen; nach Angaben der Kommission würde möglicherweise fast ein Drittel dieser Häfen von den Regeln über die finanzielle Transparenz (teilweise) ausgenommen, wenn dieser Vorschlag angenommen würde.
31. Finnland und Portugal haben erklärt, dass sie Artikel 6 Absatz 4a, in dem ebenfalls auf Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der TEN-V-Verordnung verwiesen wird, nur unter der Bedingung akzeptieren, dass der vorgeschlagene neue Absatz 7a nicht eingefügt wird.

---

<sup>6</sup> Die Bestimmung lautet folgendermaßen: "(2) Seehäfen sind die Ein- und Ausgangstore für die landseitigen Infrastrukturen des Gesamtnetzes. Sie erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien: [...] b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, aufgrund der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;".

32. Der Vorsitz hat die unterschiedlichen Auffassungen der Mitgliedstaaten zur Kenntnis genommen, schlägt jedoch keine Änderung des Artikels 12 vor.

### Sonstige noch offene Fragen

33. Der Vorsitz hat mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe bd eine Bestimmung eingefügt, nach der das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst begrenzen kann, wenn gemäß der Richtlinie über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste festgestellt worden ist, dass ein Hafensektor oder Teilsektor einschließlich seiner Hafendienste innerhalb eines Mitgliedstaates eine Tätigkeit ausübt, die unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist. Dies ist besonders wichtig für das Vereinigte Königreich, das beantragt hat, dass der besonderen Lage seiner Häfen Rechnung getragen wird. Die Kommission hat einen Vorbehalt gegen diese Bestimmung und schlägt vor, im Interesse der Rechtssicherheit den Begriff "Hafensektor" durch "Hafendienstesektor" zu ersetzen.
34. Was die Hafeninfrastrukturentgelte (Artikel 14 anbelangt, so schlägt Griechenland vor, den vorletzten Satz von Absatz 4, der besagt, dass die Kriterien zur Festlegung dieser Unterschiede relevant, transparent, objektiv und nicht diskriminierend sein müssen, zu streichen. Diese Kriterien seien zu vage und führen zu Rechtsunsicherheit.
35. Im Zusammenhang mit den Infrastrukturentgelten wurde der neue Erwägungsgrund in Fußnote 38 vorgeschlagen, der gemeinsame Klassifizierungskriterien für Schiffe im Hinblick auf freiwillige Umweltabgaben betrifft. Griechenland hält an seinem Vorbehalt zu diesem Erwägungsgrund fest. Der Vorsitz möchte die Delegationen daran erinnern, dass der Erwägungsgrund das Ergebnis eines Kompromisses ist; zuvor wurde Artikel 14 Absatz 5 gestrichen, nach dem die Kommission ermächtigt worden wäre, delegierte Rechtsakte, unter anderem zur Regelung der in dem Erwägungsgrund genannten Umweltabgaben, zu erlassen.

## **Sonstige Vorbehalte**

36. Österreich hat einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt zu dem Vorschlag angemeldet.
37. Auf Seiten Malta und des Vereinigten Königreichs bestehen noch Parlamentsvorbehalte.
38. Die Kommission hat vorerst einen allgemeinen Vorbehalt eingelegt, solange das Europäische Parlament noch nicht in erster Lesung abgestimmt hat.

## **V. FAZIT**

39. Der Rat wird gebeten, den beiliegenden Text zu prüfen, die noch offenen Fragen zu klären und auf seiner Tagung am 8. Oktober 2014 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.
-

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle  
Transparenz der Häfen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

<sup>7</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 111.

<sup>8</sup> ABl. C 114 vom 15.4.2014, S. 57.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Logistik- und Verkehrsketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen Hafennetzes sowie des Binnenmarkts zu leisten. Die Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen und einem investitionsfreundlichen Klima beitragen und die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen ermöglichen.
- (2) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung "Binnenmarktakte II – Gemeinsam für neues Wachstum"<sup>9</sup> ausführt, ist es für die Attraktivität des Seeverkehrs entscheidend, dass einerseits effiziente und verlässliche Hafendienste verfügbar sind und dass andererseits Transparenzprobleme in Bezug auf den Einsatz öffentlicher Mittel und in Bezug auf die Hafengebühren gelöst und Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen und zur Überprüfung von Beschränkungen für die Erbringung von Dienstleistungen in Häfen getroffen werden.
- (3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

---

<sup>9</sup> COM(2012) 573 final (3.10.2012).

- (4) Der bei weitem größte Teil des Seeverkehrs der Union wird über die Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes abgewickelt. Um das Ziel dieser Verordnung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit und ohne unnötige Belastungen für andere Häfen zu erreichen, sollte sie für die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes gelten, von denen jeder für sich genommen eine bedeutende Rolle für das europäische Verkehrssystem spielt, weil entweder mehr als 0,1 % der gesamten Frachtmenge oder des gesamten Fahrgastaufkommens der EU über ihn abgewickelt werden oder weil er die regionale Zugänglichkeit von Gebieten in Insel- oder Randlage verbessert – wobei es den Mitgliedstaaten jedoch unbenommen bleibt, diese Verordnung auch auf andere Häfen anzuwenden. Lotsendienste auf hoher See haben, da sie nicht für die direkte Einfahrt in den bzw. die direkte Ausfahrt aus dem Hafen in Anspruch genommen werden, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Effizienz der Häfen und müssen daher nicht in diese Verordnung einbezogen werden.
- (5) Das Ziel von Artikel 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Union. Gemäß Artikel 58 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union finden in diesem Zusammenhang die Bestimmungen des Titels über den Verkehr Anwendung, insbesondere Artikel 100 Absatz 2.
- (6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiens- ten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um etwaige negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher erscheint es angemessen, diese Frage im derzeitigen Stadium noch nicht auf Unionsebene zu regulieren und den Mitgliedstaaten die Entscheidung zu überlassen, ob sie die Eigenerbringung von Hafendiensten regulieren wollen oder nicht. Diese Verordnung sollte daher nur die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.

- (7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste den Nachweis zu verlangen, dass sie Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste erfüllen. Diese Mindestanforderungen sollten auf präzise definierte Bedingungen betreffend die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, einschließlich der Ausbildung, und die erforderliche Ausrüstung beschränkt sein; diese Anforderungen müssen ferner transparent, diskriminierungsfrei, objektiv und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sein.
- (8) Wenn der Anbieter des Hafendienstes über die erforderliche Ausrüstung verfügt, sollte das bedeuten, dass er diese besitzt, mietet oder geleast hat und auf jeden Fall eine direkte und unbestreitbare Kontrolle darüber hat, um sie bei Bedarf jederzeit einsetzen zu können.
- (9) Das Verfahren, durch das Anbieter zur Erbringung von Hafendiensten mit Mindestanforderungen berechtigt werden, sollte transparent, objektiv und diskriminierungsfrei sein und es diesen Anbietern ermöglichen, mit der Erbringung ihrer Dienstleistungen rechtzeitig zu beginnen.
- (10) Da es sich bei Häfen um räumlich begrenzte Gebiete handelt, könnte der Marktzugang in bestimmten Fällen Einschränkungen unterworfen werden, und zwar bei Flächenknappheit oder bei Flächennutzungen, die bestimmten Arten von Tätigkeiten vorbehalten sind; dabei ist die Übereinstimmung mit einem förmlichen Entwicklungsplan, in dem die Flächennutzung in transparenter Weise geplant ist, und mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften, beispielsweise für Stadtentwicklung und Raumordnung, zu gewährleisten.
- (11) Jede Absicht zur zahlenmäßigen Beschränkung der Anbieter von Hafendiensten sollte von der zuständigen Behörde vorab öffentlich bekanntgemacht und in vollem Umfang begründet werden, damit die betroffenen Parteien Gelegenheit zur Äußerung erhalten. Die Kriterien für eine Begrenzung sollten objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

- (12) Im Interesse der Offenheit und Transparenz sollte das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten öffentlich bekanntgegeben werden, und die Interessenten sollten umfassende Unterlagen erhalten.
- (13) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten in Fällen zahlenmäßiger Begrenzungen sollte den Grundsätzen und dem Konzept der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> folgen, einschließlich des Schwellenwertes und der Methode zur Bestimmung des Vertragswertes sowie der Definition wesentlicher Änderungen und der Elemente betreffend die Laufzeit des Vertrags.
- (14) Die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter eines Hafendienstes sollte nur durch das öffentliche Interesse begründet werden, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes oder die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien zu gewährleisten.
- (15) Ist eine zahlenmäßige Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten erforderlich, kann der betreffende Mitgliedstaat diese Entscheidung einer anderen Behörde übertragen, um den Wettbewerb sicherzustellen. Jede zahlenmäßige Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten sollte nach einem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren erfolgen. Dies sollte jedoch nicht gelten, wenn einer zuständigen Behörde oder einem internen Betreiber gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen übertragen werden sollen.

---

<sup>10</sup> Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

- (16) Diese Verordnung schließt die Möglichkeit nicht aus, dass die zuständigen Behörden einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren, sofern dabei die geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen eingehalten werden. Gelten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, so sollte die Einhaltung des Beschlusses der Kommission vom 20. November 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind<sup>11</sup>, der Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission<sup>12</sup> und des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen<sup>13</sup> gewährleistet sein.
- (17) Das Leitungsorgan des Hafens sollte nicht zwischen Anbietern von Hafendiensten diskriminieren und insbesondere keine Unternehmen begünstigen, an denen es beteiligt ist.
- (18) Die in einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörden sollten entscheiden können, ob sie Hafendienste mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst erbringen oder einen internen Betreiber direkt mit ihrer Erbringung betrauen wollen. Beschließt die zuständige Behörde, den Dienst selbst zu erbringen, kann dies die Diensteerbringung durch Bedienstete der zuständigen Behörde oder die von ihr in Auftrag gegebene Erbringung von Diensten umfassen. Finden derartige Beschränkungen in allen TEN-V-Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats Anwendung, sollte die Kommission davon unterrichtet werden. Treffen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats eine solche Wahl, sollte die Erbringung von Hafendiensten durch einen internen Betreiber nur auf den Hafen oder die Häfen beschränkt bleiben, für den bzw. die diese internen Betreiber benannt wurden. Außerdem sollten in diesen Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von dem unabhängigen Aufsichtsorgan überwacht werden.

<sup>11</sup> ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15.

- (19) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung sollte nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten berühren. In Fällen zahlenmäßiger Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten, wo der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Betreibers von Hafendiensten führen kann, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, den ausgewählten Betreiber aufzufordern, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates<sup>14</sup> anzuwenden.
- (20) In vielen Häfen wird der Marktzugang für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten durch öffentliche Konzessionsverträge gewährt. Diese Art von Verträgen wird durch die Richtlinie 2014/23/EU erfasst. Für andere Arten von Verträgen, die öffentliche Behörden bei der Gewährung des Marktzugangs für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten verwenden, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, beim Abschluss dieser Verträge die Grundsätze der Transparenz und der Diskriminierungsfreiheit einzuhalten. [...] **Daher** sollte den Mitgliedstaaten [...] freigestellt werden, die Vorschriften [...] **des Kapitels II** auf diese beiden Arten von Diensten anzuwenden **oder ihre bestehenden nationalen Rechtsvorschriften über den Marktzugang in Bezug auf Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste beizubehalten, sofern die wesentlichen Grundsätze der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union beachtet werden.** [...]
- (21) Die Finanzbeziehungen zwischen Seehäfen, die öffentliche Mittel erhalten, und Anbietern von Hafendiensten einerseits und öffentlichen Behörden andererseits sollten transparent gestaltet werden, um faire Rahmenbedingungen zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern. In dieser Hinsicht dehnt diese Verordnung die Grundsätze der Transparenz von Finanzbeziehungen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission<sup>15</sup> unbeschadet ihres Geltungsbereichs auf andere Kategorien von Adressaten aus.

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

- (22) Es ist notwendig, das Leitungsorgan eines durch öffentliche Mittel geförderten Hafens, wenn dieses auch als Erbringer von Diensten fungiert, zu verpflichten, für die in der Funktion als Leitungsorgan des Hafens durchgeführten Tätigkeiten und Tätigkeiten auf Wettbewerbsbasis getrennte Bücher zu führen, um faire Rahmenbedingungen und Transparenz bei der Zuweisung und Verwendung öffentlicher Mittel zu gewährleisten und Marktverzerrungen zu verhindern. Auf jeden Fall sollte die Einhaltung der Vorschriften für staatliche Beihilfen gewährleistet sein.
- (23) Hafendiensteentgelte, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden, führen zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.
- (24) Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für den einzelnen Hafen transparent und autonom und in Einklang mit seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festgesetzt werden.
- (25) Unterschiedliche Infrastrukturentgelte sollten zugelassen werden, um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung oder Energie- und Kohlenstoffeffizienz anzuziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise sollte ein Beitrag zur Umwelt- und Klimapolitik und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfelds geleistet werden, insbesondere durch Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

- (26) Durch angemessene Vorkehrungen sollte gewährleistet werden, dass die Nutzer der Häfen, von denen Entgelte für die Nutzung von Hafeninfrastruktur und/oder Hafendiensten erhoben werden, regelmäßig konsultiert werden, wenn die Entgelte für Hafeninfrastruktur und Hafendienste festgelegt und geändert werden. Die Leitungsorgane der Häfen sollten außerdem regelmäßig andere Betroffene zu zentralen Fragen im Zusammenhang mit der gesunden Entwicklung des Hafens, seiner Leistung und seiner Fähigkeit zur Anziehung und Generierung wirtschaftlicher Tätigkeiten konsultieren (z.B. Koordinierung der Hafendienste innerhalb des Hafens, Effizienz der Hinterlandanbindungen und Verwaltungsverfahren in Häfen).
- (27) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und effektiven Anwendung dieser Verordnung sollte in jedem Mitgliedstaat ein unabhängiges Aufsichtsorgan benannt werden. Dabei kann es sich um ein bereits bestehendes Organ handeln.
- (28) Die einzelnen unabhängigen Aufsichtsorgane sollten Informationen über ihre Arbeit austauschen und zusammenarbeiten, um eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (29) Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ergänzen und zu ändern und insbesondere die einheitliche Anwendung von Umweltgebühren zu fördern, die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken und gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Wasserfahrzeugen, Kraftstoffen und Arten von Tätigkeiten zu erlassen, nach denen die Infrastruktorentgelte und gemeinsamen Grundsätze für die Erhebung von Entgelten für Hafeninfrastrukturen unterschiedlich festzusetzen sind. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission für eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.

- (30) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit geeignete Vorehrungen für den Austausch von Informationen zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganisationen getroffen werden können. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> ausgeübt werden.
- (31) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere die Gewährleistung der Modernisierung der Hafendienste und die Schaffung eines geeigneten Rahmens für die Anziehung der erforderlichen Investitionen in allen Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, von den Mitgliedstaaten allein aufgrund der europäischen Dimension, des internationalen und grenzübergreifenden Charakters der Häfen und der damit verbundenen Seeverkehrswirtschaft nicht in ausreichendem Maße erreicht werden können und sich daher wegen der Notwendigkeit fairer europäischer Rahmenbedingungen besser auf Ebene der Union verwirklichen lassen, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (32) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>16</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

1. Mit dieser Verordnung<sup>17</sup> wird Folgendes festgelegt:
    - a) ein Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste,
    - b) gemeinsame Regeln in Bezug auf finanzielle Transparenz und Entgelte für Hafendienste und Hafeninfrastruktur.
  2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:
    - a) Betankung,
    - b) Ladungsumschlag,
    - c) [...]
    - d) Festmachen,
    - e) Fahrgastdienste,
    - f) Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen,
    - g) Lotsendienste und
    - h) Schleppen.
- 2a. Artikel 12 Absatz 2 gilt auch für Ausbaggerung.

---

<sup>17</sup> LT spricht sich für einen nicht bindenden Rechtsakt aus.

3. Diese Verordnung gilt für alle in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> aufgeführten Seehäfen des transeuropäischen Netzes.
- 3a. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Seehäfen des Gesamtnetzes anzuwenden, die sich in Gebieten in äußerster Randlage nach Artikel 349 AEUV befinden. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung nicht auf solche Seehäfen anzuwenden, so teilen sie der Kommission ihren Beschluss mit.
4. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anwenden. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission ihren Beschluss mit.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

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

---

<sup>18</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

2. "Ladungsumschlag" Organisation und Umschlag der Ladung zwischen den befördernden Wasserfahrzeugen und dem Land zum Zweck der Einfuhr, Ausfuhr oder des Transits der Ladung, einschließlich Verarbeitung, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen 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 die Mitgliedstaaten nichts anderes festlegen;
- 2a. "zuständige Behörde" eine öffentliche oder private Stelle, die im Auftrag der 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 Überwachung von Hafentätigkeiten betreffen;
3. "Ausbaggerung" die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden innerhalb des Hafengebiets, das in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt, einschließlich der Entsorgung des beseitigten Materials, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen; sie umfasst sowohl die ursprüngliche Beseitigung (Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten;
4. [...]
5. "Leitungsorgan des Hafens" eine öffentliche oder private Stelle, die gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat oder durch solche Rechtsvorschriften oder Instrumente ermächtigt ist, die Hafeninfrastrukturen und den Hafenverkehr auf lokaler Ebene zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und erforderlichenfalls die Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen obliegt;

6. "Festmachen" die An- und Ablegedienste, die ein Wasserfahrzeug im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen benötigt;
7. "Fahrgastdienste" die Organisation und Abfertigung von Fahrgästen, ihrem Gepäck und ihren Personenfahrzeugen zwischen dem sie befördernden Wasserfahrzeug und dem Land einschließlich der Verarbeitung personenbezogener Daten und der Beförderung der Fahrgäste innerhalb des betreffenden Fahrgastterminals;
8. "Lotsendienst" das Geleiten eines Wasserfahrzeugs durch einen Lotsen oder eine Lotsenstation, um das sichere Ein- und Auslaufen des Wasserfahrzeugs auf der Zugangswasserstraße zum Hafen oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens zu ermöglichen;
9. "Hafeninfrastrukturentgelt" ein unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde erhobenes Entgelt für die Nutzung von Anlagen und Diensten einschließlich der Zugangswasserstraßen sowie für den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung, jedoch mit Ausnahme von Pachtgebühren und anderen Entgelten mit gleicher Wirkung;
10. "Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen" das Auffangen in festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> aufgefangen werden können;
11. "Hafendiensteentgelt" ein zugunsten des Hafendiensteanbieters erhobenes und von den Nutzern des betreffenden Dienstes entrichtetes Entgelt;
12. "Hafendienstevertrag" ein förmlicher und rechtsverbindlicher Vertrag oder ein anderer Rechtsakt mit gleicher Wirkung zwischen einem Hafendiensteanbieter und einem Leitungsorgan des Hafens oder einer zuständigen Behörde, der die Erbringung eines oder mehrerer Hafendienste nach Artikel 1 Absatz 2 zum Gegenstand hat, unbeschadet der Form, in der die Benennung der Hafendiensteanbieter erfolgt;

---

<sup>19</sup> Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

13. "Hafendiensteanbieter" eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt oder dies beabsichtigt;
14. "gemeinwirtschaftliche Verpflichtung" eine mit dem Ziel festgelegte Anforderung, die Erbringung jener im allgemeinen Interesse liegenden Hafendienste oder Tätigkeiten sicherzustellen, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernehmen würde;
15. "Kurzstreckenseeverkehr" die Beförderung von Ladung und Fahrgästen auf See zwischen Häfen in Europa (geografisch) oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen;
16. "Seehafen" ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Bauten und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;
17. "Schleppen" die Unterstützung eines Wasserfahrzeugs durch einen Schlepper, um das sichere Einlaufen in den oder Auslaufen aus dem Hafen oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens durch Hilfe beim Manövrieren des Wasserfahrzeugs zu ermöglichen;
18. "Zugangswasserstraße zu einem Hafen" den Wasserweg, der den Hafen mit dem Meer verbindet, zum Beispiel Hafenzufahrten, Fahrrinnen, Flüsse, Kanäle oder Fjorde, sofern eine solche Wasserstraße unter die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fällt .

## KAPITEL II – MARKTZUGANG

### Artikel 3 Dienstleistungsfreiheit

1. Die unter diese Verordnung fallende Dienstleistungsfreiheit gilt für in der Union niedergelassene Hafendiensteanbieter gemäß den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen.
2. Die Bedingungen für den Marktzugang zu 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 Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.
2. Unbeschadet sonstiger allgemeiner Anforderungen, die für alle in der Union niedergelassenen rechtlichen Diensteanbieter gelten, dürfen sich die Mindestanforderungen nach Absatz 1 nur auf einen oder mehrere der folgenden Punkte beziehen:
  - a) die fachlichen Qualifikationen des Hafendiensteanbieters, seiner Mitarbeiter oder der natürlichen Personen, die effektiv und fortlaufend die Tätigkeiten des Hafendiensteanbieters verwalten;
  - aa) die finanzielle Leistungsfähigkeit des Hafendiensteanbieters;

- b) die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf dem vorgeschriebenen Niveau zu halten;
- c) die Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr oder zur Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen oder auf dem Hafenzugang, sowie in Bezug auf Anlagen, Ausrüstungen und Personen in diesem Gebiet;
- d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften;
- da) die Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Nutzer;
- dc) den Umstand, dass der Dienst tagsüber, nachts, während der gesamten Woche und des gesamten Jahres ununterbrochen verfügbar sein muss.

### 3. Die Mindestanforderungen

- a) müssen transparent, objektiv, nicht diskriminierend, verhältnismäßig und für Kategorie und Art des betreffenden Hafendienstes relevant sein,
- b) sind einzuhalten, bis das Recht auf Erbringung eines Hafendienstes erlischt, und
- c) dürfen nicht für die Schaffung von Markthemmnissen benutzt werden.

4. [...]
5. In den in Absatz 1 genannten Fällen hat das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen innerhalb von ...• bzw. für nach diesem Datum geltende Mindestanforderungen mindestens drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendiensteanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

## Artikel 5

### Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der Mindestanforderungen

1. Das Leitungsorgan des Hafens 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, auf jeden Fall jedoch nicht später als vier Monate nach Eingang eines Antrags auf Gewährung eines solchen Rechts und der erforderlichen Unterlagen.
3. [...]
- 3a. Wird die Geltungsdauer des Rechts zur Erbringung eines Hafendienstes begrenzt, so ist dies ordnungsgemäß und im Einklang mit Absatz 1 zu begründen. Darüber hinaus ist jede Ablehnung anhand der Mindestanforderungen in Artikel 4 Absatz 2 zu begründen.
- 3b. Wird das Recht zur Erbringung eines Hafendienstes beendet, so ist dies ordnungsgemäß und im Einklang mit Absatz 1 zu begründen.

---

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

## Artikel 6

### Zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter<sup>20</sup>

1. Abweichend von Artikel 3 kann das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst aus folgenden Gründen begrenzen:
  - a) Knappheit oder vorbehaltene Nutzung von Flächen oder Uferflächen, sofern die Begrenzung im Einklang mit den Beschlüssen oder Plänen steht, die vom Leitungsorgan des Hafens und gegebenenfalls von jeder anderen zuständigen öffentlichen Behörde entsprechend nationalem Recht genehmigt wurden;
  - b) die fehlende Begrenzung behindert die Erfüllung der in Artikel 8 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;
  - ba) die fehlende Begrenzung führt zu einem finanziellen Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der für das Leitungsorgan des Hafens, die zuständige Behörde oder die Hafennutzer unverhältnismäßig hoch ist<sup>21</sup>;
  - bb) die fehlende Begrenzung steht der Notwendigkeit entgegen, einen sicheren, zuverlässigen und ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten;
  - bc) die Merkmale des Verkehrs machen es mehreren Hafendiensteanbietern unmöglich, ihre Dienste unter wirtschaftlich zufriedenstellenden Bedingungen zu erbringen;

---

<sup>20</sup> Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "Die verbleibende Möglichkeit, Mindestanforderungen vorzuschreiben und die Zahl der Hafendiensteanbieter zu begrenzen, sollte die Mitgliedstaaten nicht davon abhalten, in ihren Häfen uneingeschränkte Dienstleistungsfreiheit zu gewährleisten."

<sup>21</sup> Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt, um den Begriff des "unverhältnismäßig hohen finanziellen Ausgleichs" zu erläutern: "Eine Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter sollte zulässig sein, wenn der finanzielle Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung dazu führt, dass infolge der Auferlegung unverhältnismäßig hoher Hafenentgelte, die zur Deckung des finanziellen Ausgleichs benötigt werden, für den Hafen ein eindeutiger Wettbewerbsnachteil entsteht."

- bd) es wurde gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2014/25/EU festgestellt, dass ein Hafensektor oder Teilsektor einschließlich seiner Hafendienste innerhalb eines Mitgliedstaates eine Tätigkeit ausübt, die unmittelbar dem Wettbewerb nach Artikel 34 jener Richtlinie ausgesetzt ist. In diesem Fall finden die Absätze 2 und 3 keine Anwendung<sup>22</sup>.

Dieser Absatz nimmt den Mitgliedstaaten nicht die Möglichkeit, im Fall eines unbegrenzten Zugangs zu Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen.

2. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht jeden Vorschlag zur Anwendung des Absatzes 1 mindestens drei Monate im Voraus zusammen mit der Begründung und gibt interessierten Kreisen Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb eines angemessenen Zeitraums.
3. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde veröffentlicht den gefassten Beschluss.
4. Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens oder eine zuständige Behörde Hafendienste selbst oder durch eine von ihm/ihr unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige Stelle, so ergreift der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um Interessenskonflikte zu vermeiden. Fehlen solche Maßnahmen, so darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten, es sei denn einer der in Absatz 1 genannten Gründe rechtfertigt die Begrenzung auf einen einzigen Anbieter<sup>23</sup>.
- 4a. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass ihre dem Gesamtnetz angehörenden Häfen, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen, die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst begrenzen können. In diesem Fall kommt Artikel 7 Absätze 1a bis 7 dieser Verordnung nicht zur Anwendung, und die Mitgliedstaaten setzen die Kommission hiervon in Kenntnis.

---

<sup>22</sup> Vorbehalt: KOM möchte Rechtssicherheit und klar herausstellen, dass sich der Wettbewerb auf Hafendienste bezieht, und zwar auf Märkten mit unbeschränktem Zugang gemäß der Richtlinie 2014/25/EU.

<sup>23</sup> Der folgende Erwägungsgrund zu Artikel 6 Absatz 4 wird hinzugefügt: "Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens oder eine zuständige Behörde Hafendienste selbst oder durch eine von ihm/ihr unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige 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. Diese Maßnahmen können 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."

## Artikel 7

### Verfahren zur Auswahl der Hafendiensteanbieter im Fall einer zahlenmäßigen Begrenzung

1. Wird die Zahl der Hafendiensteanbieter im Einklang mit Artikel 6 begrenzt, so halten das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde bei der Wahl des Hafendiensteanbieters ein nicht diskriminierendes und transparentes Verfahren ein, das allen interessierten Kreisen offensteht.
  - 1a. Das Verfahren muss folgende Voraussetzungen erfüllen:
    - a) Eine Bekanntmachung über einen Hafendienstevertrag, die mindestens Informationen über den zu erbringenden Hafendienst, die Zuschlagskriterien, Erläuterungen dazu, wie die einschlägigen Unterlagen zugänglich sind, sowie die Anschrift und Frist für die Einreichung von Angeboten enthält, ist im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen.
    - b) Die Mindestfrist für den Eingang von Angeboten beträgt 30 Tage ab Veröffentlichung der Bekanntmachung.
    - c) Den interessierten Kreisen werden alle technischen und funktionellen Anforderungen mitgeteilt.
    - d) Die Zuschlagskriterien räumen dem Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde keine uneingeschränkte Wahlfreiheit ein.
    - e) Die Laufzeit des Hafendienstevertrags wird unter Berücksichtigung von Art und Zweck des Dienstes, auf den sich der Vertrag bezieht, sowie der hierfür erforderlichen Investitionsaufwendungen beschränkt.
  2. [...]
  3. [...]
  4. [...]

5. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt eine wesentliche Änderung der Bestimmungen eines Hafendienstevertrags während seiner Laufzeit als Abschluss eines neuen Hafendienstevertrags und erfordert ein neues Verfahren nach Absatz 1.

Dies gilt für Fälle, in denen die Änderung dazu führt, dass sich der Vertrag materiell von dem ursprünglich geschlossenen Vertrag unterscheidet, unter anderem wenn der Umfang des Vertrags erheblich ausgeweitet wird.

6. Die Absätze 1, 1a und 5 finden in den Fällen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe bd und Artikel 9 keine Anwendung.
7. Diese Verordnung gilt unbeschadet der Richtlinie 2014/23/EU, der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlament und des Rates<sup>24</sup> und der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>25</sup>.

## Artikel 8<sup>26</sup>

### Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

1. Die Mitgliedstaaten können beschließen, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um zu gewährleisten, dass einer oder mehrere der folgenden Punkte erfüllt sind:
  - a) der Dienst ist tagsüber, nachts, während der gesamten Woche und des gesamten Jahres ununterbrochen verfügbar;

---

<sup>24</sup> 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).

<sup>25</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

<sup>26</sup> Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "Wenngleich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von nationalen Behörden festgelegt und benannt werden, darf eine in nationalem oder europäischem Recht festgeschriebene 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."

- b) der Dienst steht allen Nutzern zur Verfügung;
  - c) der Dienst ist erschwinglich;
  - ca) der Hafenbetrieb ist sicher, zuverlässig oder ökologisch nachhaltig;
  - cb) territorialer Zusammenhalt ist gegeben.
2. Die Verpflichtungen nach Absatz 1 müssen klar definiert, transparent, diskriminierungsfrei und überprüfbar sein und den gleichberechtigten Zugang aller in der Union niedergelassenen Hafendiensteanbieter gewährleisten.
  3. Die Mitgliedstaaten dürfen das Recht zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einem Leitungsorgan des Hafens oder einer zuständigen Behörde übertragen.
  4. [...]
  5. Beschließt ein Mitgliedstaat, für denselben Dienst in allen seinen unter diese Verordnung fassenden Seehäfen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, so setzt er die Kommission hiervon in Kenntnis.
  6. Bei einer Störung von Hafendiensten, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, oder wenn die unmittelbare Gefahr einer solchen Störung besteht, kann die nach Absatz 3 benannte Behörde eine Notfallmaßnahme ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der ein Dienst für einen Zeitraum bis zu zwei Jahren einem anderen Anbieter zugewiesen wird. Während dieses Zeitraums kann diese Behörde entweder ein neues Verfahren zur Auswahl eines Hafendiensteanbieters nach Artikel 7 einleiten oder Artikel 9 anwenden.

Artikel 9  
Interner Betreiber

1. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde kann beschließen, einen Hafendienst selbst oder durch eine rechtlich selbständige Stelle, über die es/sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über seine/ihre eigenen Dienststellen entspricht, zu erbringen.
2. Die Kontrolle, die das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde über eine rechtlich getrennte Stelle ausübt, gilt nur dann als der Kontrolle über seine/ihre eigenen Dienststellen entsprechend, wenn das Organ oder die Behörde einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf wesentliche Beschlüsse der kontrollierten Rechtsperson hat.
3. In den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen – mit Ausnahme des Buchstabens bd – erbringt der interne Betreiber den zugewiesenen Hafendienst nur in dem Hafen oder den Häfen, für den oder die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.
4. [...]
5. [...]

## Artikel 10

### Wahrung der Ansprüche und Rechte der Arbeitnehmer<sup>27</sup>

1. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten.
2. Unbeschadet des nationalen und des Unionsrechts einschließlich Tarifverträgen zwischen den Sozialpartnern können die Leitungsorgane des Hafens oder die zuständige Behörde den nach dem Verfahren des Artikels 7 benannten Hafendiensteanbieter, wenn es sich bei diesem nicht um den bisherigen Hafendiensteanbieter handelt, auffordern, dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte zu gewähren, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.
3. Fordert das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde von Hafendiensteanbietern die Einhaltung bestimmter Sozialstandards bei der Erbringung der betreffenden Hafendienste, so sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen das betreffende Personal aufzuführen und transparente Einzelheiten ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiens-ten gelten sollten.

---

<sup>27</sup> Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "Wenngleich in dieser Verordnung vorgesehen ist, dass das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde verlangen kann, dass dem zuvor vom bisherigen Hafendiensteanbieter beschäftigten Personal die Rechte gemäß der Richtlinie 2001/23/EG gewährt werden, so sollte die Gewährung dieser Rechte fakultativ bleiben, und es besteht keine Verpflichtung der Mitgliedstaaten in Bezug auf diese Fälle."

## Artikel 11 Ausnahmen

Dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 gelten nicht für Ladungs- umschlags- und Fahrgastdienste<sup>28</sup>.

## Artikel 11a Nationale Ausnahmeregelungen

Die Mitgliedstaaten können beschließen, dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 nicht auf Lotsendienste anzuwenden<sup>29</sup>.

- 
- <sup>28</sup> ES hat einen starken Vorbehalt zu dem Umstand, dass die wichtigsten Hafendienste (Ladungs- umschlags- und Fahrgastdienste) von den Marktzugangsvorschriften ausgenommen sind. Der Vorsitz macht auf die vorgeschlagenen Änderungen an Erwägungsgrund 20 aufmerksam.
- <sup>29</sup> ES, FI, KOM: Vorbehalt. LT würde Lotsendienste gerne vollständig aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausschließen. KOM möchte über sämtliche Beschlüsse, die Verordnung nicht anzuwenden, sowie über diesbezügliche Begründungen informiert werden.

Artikel 12  
Transparenz der finanziellen Beziehungen

1. Die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan eines Hafens oder einer anderen Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt, und die öffentliche Mittel erhalten, spiegeln sich in transparenter Weise im Rechnungsführungssystem wider, damit Folgendes klar zu entnehmen ist:
  - a) die unmittelbare Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand für das Leitungsorgan des betreffenden Hafens;
  - b) die Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand über öffentliche Unternehmen oder öffentliche Finanzinstitute und
  - c) die Verwendung, für die diese öffentlichen Mittel zugewiesen wurden.
2. Erbringt das Leitungsorgan eines Hafens, der öffentliche Mittel erhält, innerhalb des unter seine rechtliche Zuständigkeit fallenden Hafengebiets selbst Leistungen im Bereich der Hafendienste oder der Ausbaggerung<sup>30</sup>, oder erbringt eine andere Stelle in seinem Auftrag derartige Leistungen innerhalb des unter seine rechtliche Zuständigkeit fallenden Hafengebiets, so führt das Leitungsorgan des Hafens über diese aus öffentlichen Mitteln finanzierte Hafendiensttätigkeit oder Ausbaggerung getrennt Buch, so dass
  - a) alle Kosten und Einnahmen auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet oder zugewiesen werden und
  - b) die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig bestimmt sind.

---

<sup>30</sup> Nach Auffassung von EE, ES, FI, NL und KOM sollte die Ausbaggerung in Absatz 1 aufgenommen werden. LT gibt dem vollständigen Ausschluss der Ausbaggerung aus dem Geltungsbereich eindeutig Vorzug.

3. Die öffentlichen Mittel nach Absatz 1 umfassen Aktienkapital oder eigenkapitalähnliches Quasikapital, nichtrückzahlbare oder nur unter bestimmten Voraussetzungen rückzahlbare Zuschüsse, die Gewährung von Darlehen einschließlich Überziehungskrediten und Vorschüssen auf Kapitalzuführungen, dem Leitungsorgan des Hafens von Behörden gegebene Bürgschaften, die Gewährung von finanziellen Vergünstigungen durch Verzicht auf Gewinne und Nichteinziehung von Schuldforderungen oder jede sonstige Form öffentlicher Finanzhilfen.
4. Das Leitungsorgan des Hafens oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt, bewahrt die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, fünf Jahre lang auf.
5. Das Leitungsorgan des Hafens oder eine andere Stelle, die Hafendienste in seinem Auftrag erbringt, stellt der zuständigen nationalen Behörde 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<sup>31</sup>. Diese Informationen werden der Kommission von der nationalen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Die Angaben werden binnen drei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.
6. Das Leitungsorgan eines Hafens, der in vorangegangenen Wirtschaftsjahren keine öffentlichen Mittel erhalten hat, aber nun öffentliche Mittel erhält, oder eine andere Stelle, die in seinem Auftrag Hafendienste erbringt, wendet die Absätze 1 und 2 ab dem auf die Übertragung der öffentlichen Mittel folgenden Wirtschaftsjahr an.

---

<sup>31</sup> Der folgende Erwägungsgrund über staatliche Beihilfen wird hinzugefügt: "Die Schaffung eines klaren Rahmens mit transparenten, fairen und diskriminierungsfreien Bestimmungen über die Finanzierung von und die Erhebung von Entgelten für Hafeninfrastrukturen und Hafendienste spielt eine fundamentale Rolle bei der Sicherstellung, dass die nationale Hafenpolitik sowie die Geschäftsstrategie der einzelnen Häfen in jeder Hinsicht den Wettbewerbsvorschriften entsprechen. Insbesondere wird die Transparenz der finanziellen Beziehungen eine faire und wirksame Kontrolle staatlicher Beihilfen ermöglichen und daher Marktverzerrungen verhindern. Zu diesem Zweck wird die Kommission, wie in den Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Juni 2014 vermerkt, aufgefordert, Leitlinien für staatliche Beihilfen für Seehäfen im Hinblick darauf zu erlassen, fairen Wettbewerb und einen stabilen rechtlichen Rahmen für Investitionen in Häfen zu gewährleisten."

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.

32

### Artikel 13

#### Hafendiensteentgelte<sup>33</sup>

1. In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben b und ba genannten Fällen, einschließlich in Bezug auf Lotsendienste<sup>34</sup>, werden Entgelte in transparenter, objektiver und diskriminierungsfreier Weise festgesetzt und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des geleisteten Dienstes.
2. Die Entrichtung der Hafendiensteentgelte kann in andere Zahlungen, beispielsweise die Entrichtung der Hafeninfrastrukturentgelte, integriert werden. In diesem Fall stellt der 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 nationalen Behörde auf Anfrage alle einschlägigen Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden.

---

<sup>32</sup> FR, unterstützt von EL, HR, UK: Vorbehalt zur Streichung des nachstehenden Absatzes: "7a. Im Falle eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Absatz 2 nicht für ihre Seehäfen des Gesamtnetzes gilt, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 nicht erfüllen. In einem derartigen Fall unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit."

<sup>33</sup> Der Vorsitz schlägt vor, folgenden Erwägungsgrund aufzunehmen: "**Unbeschadet der Wettbewerbsvorschriften der EU 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.**"

<sup>34</sup> KOM schlägt vor, "einschließlich in Bezug auf Lotsendienste" durch "und in den Fällen nach Artikel 11a" zu ersetzen. BE, DK, FI, IE, NL und PT befürworten dies.

Artikel 14  
Hafeninfrastrukturentgelte

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Hafeninfrastrukturentgelt erhoben wird. Ungeachtet dessen können Hafendiensteanbieter, die Hafeninfrastrukturen nutzen, Hafendiensteentgelte erheben.
2. Die Entrichtung der Hafeninfrastrukturentgelte kann in andere Zahlungen, beispielsweise die Entrichtung der Hafendiensteentgelte, integriert werden. In diesem Fall stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass der Betrag der Hafeninfrastrukturentgelte für den Nutzer der Hafeninfrastruktur leicht erkennbar ist.
3. Um einen Beitrag zu einem effizienten Infrastrukturentgeltesystem zu leisten, werden Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte gemäß der nationalen Hafenpolitik und/oder der Geschäftsstrategie und dem Investitionsplan des einzelnen Hafens bestimmt und müssen gegebenenfalls den Wettbewerbsvorschriften entsprechen.

4. Ungeachtet des Absatzes 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entsprechend der wirtschaftlichen Strategie und der Raumordnungspolitik des Hafens, **unter anderem in Bezug auf bestimmte Kategorien von Nutzern**, oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastruktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern. Die Kriterien zur Festlegung dieser Unterschiede müssen relevant, transparent, objektiv und diskriminierungsfrei sein<sup>35</sup> <sup>36</sup>. Zudem können Hafeninfrastrukturentgelte entsprechend den Geschäftspraktiken unterschiedlich hoch sein [...].<sup>37</sup>
5. [...]<sup>38</sup>
6. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Hafen-nutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Art und die Höhe der Hafen-infrastrukturentgelte unterrichtet werden. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Art und der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte mindestens zwei Monate im Voraus unterrichtet werden.
7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt der zuständigen nationalen Behörde auf Anfrage die Informationen nach den Absätzen 4 und 6 zur Verfügung. Diese Informationen werden der Kommission von der nationalen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

---

<sup>35</sup> EL schlägt vor, diesen Satz zu streichen.

<sup>36</sup> Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "Unterschiedliche Infrastrukturentgelte können auch dazu führen, dass für bestimmte Nutzerkategorien abhängig von der nationalen Hafenpolitik oder der wirtschaftlichen Strategie, der Raumordnungspolitik oder der Geschäfts-praktiken des Hafens die Höhe des Entgelts auf Null festgesetzt wird. Derartige Nutzerkatego-rien können unter anderem Lazarettsschiffe, Schiffe in wissenschaftlichem, kulturellem oder humanitärem Einsatz, Schlepper oder schwimmende Geräte des Hafens umfassen."

<sup>37</sup> Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "Diese Verordnung beeinträchtigt nicht das Recht der Häfen und ihrer Kunden, 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 sollten das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde vor jeglicher Preisdifferenzierung zumindest die Standardtarife veröffentlichen."

<sup>38</sup> Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "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." Vorbehalt zu diesem Erwägungsgrund: EL.

## KAPITEL IV – Allgemeine und Schlussbestimmungen

### Artikel 15

#### Konsultation der Hafennutzer und anderer Beteiligter

1. Unbeschadet der Zuständigkeit für die in den Buchstaben -a bis ca aufgeführten Bereiche konsultiert das Leitungsorgan des Hafens gegebenenfalls die Vertreter der Hafennutzer, die Hafendiensteanbieter und weitere relevante Beteiligte mindestens zu folgenden Themen:
  - a) Entgeltpolitik;
  - a) [...]
  - b) Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung ans Hinterland und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der effizienten Anbindung an Schiene und Binnenwasserstraßen;
  - c) Effizienz der Verwaltungsformalitäten im Hafen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ihrer Vereinfachung sowie ordnungsgemäße Koordinierung der Hafendienste im Hafengebiet;
  - ca) Umweltfragen.
2. [...]

### Artikel 16

[...]

1. [...]
- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]

Artikel 17  
Bearbeitung von Beschwerden

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für alle unter diese Verordnung fallenden Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats ein wirksamer Mechanismus für die Bearbeitung von Beschwerden existiert, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.
2. Die Bearbeitung von Beschwerden erfolgt dergestalt, dass Interessenkonflikte ausgeschlossen sind und dass eine funktionale Unabhängigkeit von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern besteht. Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine effektive funktionale Trennung zwischen der Bearbeitung von Beschwerden einerseits und dem Eigentum an Häfen und deren Verwaltung, der Erbringung von Hafendiensten und der Hafennutzung andererseits. Beschwerden werden unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit bearbeitet.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Hafennutzer und weitere relevante Beteiligte darüber unterrichtet werden, wo und wie Beschwerden einzureichen sind; dazu gehört auch die Bekanntgabe der für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden und der zuständigen nationalen Behörden nach Artikel 12 Absatz 5 , Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 7.
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]

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

## Artikel 18

### Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

1. Zur Erleichterung einer einheitlichen Umsetzung dieser Verordnung tauschen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls allgemeine Informationen über die in Artikel 17 genannten Tätigkeiten aus, und die Kommission kann sich an dieser Zusammenarbeit beteiligen und sie unterstützen.
2. Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um einander bei den Tätigkeiten zu unterstützen, die zur Bearbeitung von grenzübergreifenden Beschwerden erforderlich sind.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

## Artikel 19

### Rechtsbehelf

1. Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, bei einer von den beteiligten Parteien unabhängigen Rechtsbehelfsinstanz einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung durch eine zuständige nationale Behörde getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Bei dieser Rechtsbehelfsinstanz kann es sich um ein Gericht handeln.
2. Hat die Rechtsbehelfsinstanz nach Absatz 1 keinen gerichtlichen Charakter, so sind ihre Entscheidungen schriftlich zu begründen. Ihre Entscheidungen werden ferner von einem nationalen Gericht überprüft.

---

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

Artikel 20  
Sanktionen

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

Artikel 21  
[...]

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]

---

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

## Artikel 22

[...]

1. [...]

2. [...]

## Artikel 23

### Bericht

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

## Artikel 24

### Übergangsmaßnahmen

1. Hafendiensteverträge und Rechtsakte mit entsprechender Wirkung, die vor dem ... \* geschlossen wurden und befristet sind, bleiben bis zum Ende der Vertragslaufzeit gültig.
2. Hafendiensteverträge und Rechtsakte mit entsprechender Wirkung, die vor dem ... \* geschlossen wurden und unbefristet sind oder ähnliche Wirkung haben, werden bis zum 1. Juli 2025 an diese Verordnung angepasst.

---

\* ABl.: Bitte Datum einfügen: 72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.  
\* ABl.: Bitte das Datum der Annahme der Verordnung eintragen.  
\* ABl.: Bitte das Datum der Annahme der Verordnung eintragen.

Artikel 25  
Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem ...\*.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

Der Präsident/Die Präsidentin

*Im Namen des Rates*

Der Präsident/Die Präsidentin

---

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