

Brüssel, den 17. März 2016
(OR. en)

6885/16

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

**CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34**

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 - Ergebnisse der Beratungen des Europäischen Parlaments (Straßburg, 7. bis 10. März 2016)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Knut FLECKENSTEIN (S&D), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht mit 136 Abänderungen zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

Darüber hinaus wurden von verschiedenen Fraktionen und Gruppen von mindestens 40 Mitgliedern des Europäischen Parlaments 20 Abänderungen eingereicht (Abänderung 137 von EFDD, Abänderungen 138 - 145 von Verts/ALE, Abänderungen 150 - 156 von ECR sowie Abänderungen 146 - 149 von mindestens 40 Mitgliedern des EP). Bei Abänderung 148 handelte es sich um den Vorschlag, den Kommissionsvorschlag abzulehnen.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 7. März 2016 statt.

Der Berichterstatter, Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), eröffnete die Aussprache. Er

- war der Ansicht, dass der vorliegende Vorschlag besser als die zuvor abgelehnten Vorschläge sei und unterstützt werden könne und dass Verhandlungen mit dem Rat aufgenommen werden sollten:
 - Es liege tatsächlich ein völlig anderer Vorschlag vor, der nicht vorgebe, mehr Wettbewerbsfähigkeit anzustreben, um liberale Ideologien umzusetzen. Es stehe nicht eine verpflichtende Marktöffnung um jeden Preis im Mittelpunkt, sondern vielmehr eine bessere Organisation der Häfen, sogar mit einer Beschränkung auf Anbieter von Hafendiensten sofern erforderlich und zweckmäßig;
 - bei dem Vorschlag gehe es um die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, mehr Transparenz, die Autonomie der Häfen und eine unbürokratische Überwachung und er enthalte Bestimmungen zur Gewährleistung angemessener Arbeitsstellen (einschließlich Fortbildungen);
- begrüßte die Zusammenarbeit und den pragmatischen Ansatz des Kommissionsmitglieds sowie die umfassende Konsultation der interessierten Kreise;
- hob hervor, dass die Organisationen, die Häfen vertreten, seinen Bericht begrüßten, räumte jedoch ein, dass nicht alle überzeugt seien. Die Häfen des Vereinigten Königreichs fühlten sich nicht betroffen, da es sich um private Häfen handle; die polnischen Terminalbetreiber lehnten den Vorschlag aufgrund der erhöhten Transparenz ab; die Reeder reagierten verhalten, da der Vorschlag sie an der Beschäftigung billiger Arbeitskräften hindern würde;
- stellte fest, dass beide Seiten – also auch der Rat – sich im Interesse eines erfolgreichen Verhandlungsergebnisses flexibel zeigen müssten und Kommissionsmitglied Vestager einen zielführenden Vorschlag für Gruppenfreistellungen im Kontext der staatlichen Beihilfen für Häfen unterbreiten müsse.

Kommissionsmitglied BULC

- begrüßte den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und äußerte die Hoffnung, dass bald ein Trilog eingeleitet werden könnte, wobei sie auf das große Interesse des niederländischen Vorsitzes an diesem Dossier hinwies;
- betonte, dass der Vorschlag zu den Prioritäten der Kommission für 2016 zähle, da die Häfen für das Verkehrssystem und die Wirtschaft von entscheidender Bedeutung seien. Als wertvolle Vermögenswerte gelte es die Häfen zu erhalten und stärken, was Ziel des Kommissionsvorschlags sei:

- Die Verordnung Sorge für finanzielle Transparenz bei der Verwendung öffentlicher Mittel in Häfen und somit für gleiche Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Häfen. Die Kommission arbeite an der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung, mit der bestimmte Investitionen in Häfen von Vorschriften für staatliche Beihilfen ausgenommen werden sollen und die Arbeit der Kommission vorrangig auf kritische Fälle ausgerichtet werden soll. Ein erster Entwurf sei am selben Tag zur Konsultation veröffentlicht worden;
- sie Sorge für mehr Klarheit bei der Organisation und dem Anbieten von Hafendiensten und bedeute eine Änderung der derzeitigen Situation, in der die Politik de facto auf Einzelfallbasis vom Europäischen Gerichtshof lediglich nach den Grundsätzen des Vertrags festgelegt würde; und
- die Verordnung sei von Bedeutung für die Dekarbonisierungsstrategie: eine Steigerung der Attraktivität von Häfen sei entscheidend für die Entwicklung von Alternativen zu verstopften Autobahnen und die Vermeidung überflüssigen Land- und Seeverkehrs;
- betonte, dass der Vorschlag auf breite Unterstützung gestoßen sei – im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, bei allen wichtigen Organisationen, die den europäischen Hafensektor vertreten, bei den Gewerkschaften, den Hafenbehörden, den Terminalbetreibern und den Hafendiensteanbietern;
- unterstützte uneingeschränkt den sozialen Dialog sowie bessere Fortbildungen und mehr Sicherheit für Arbeitnehmer;
- unterstrich, dass die Verordnung keine Universallösung für alle vorschreibe, da jeder europäische Hafen anders sei. Sie sei mit allen Organisationsformen vereinbar, einschließlich privater Häfen. Sie schreibe kein bestimmtes Modell vor;
- erklärte auf die an dem Vorschlag geübte Kritik hin, dass sie bereit sei, die Bestimmungen zu den Hafenentgelten im Rahmen von Trilogen zu erörtern und nach Lösungen für private Häfen zu suchen (wobei dies allerdings nicht zu einem Missbrauch beherrschender Stellungen oder zu Wettbewerbsverzerrungen führen dürfe) sowie einige soziale Bestimmungen zu präzisieren.

Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL) ergriff im Namen der PPE das Wort und

- wies darauf hin, dass die Häfen zu den wichtigsten wachstumsfördernden Faktoren zählten, da ein Großteil des Handels in der EU auf dem Seeweg erfolge;
- begrüßte den Vorschlag als einen Beitrag zur europäischen Wirtschaft und zum Binnenmarkt, wobei sie betonte, dass er darauf abziele, die Qualität der Hafendienste insgesamt durch deren Modernisierung zu verbessern, unter anderem indem die finanzielle Transparenz verbessert und die Rechtsunsicherheit verringert würden. Bei den Hafenentgelten hätten die Häfen mehr Autonomie, wodurch der Wettbewerb zwischen EU-Häfen und gegenüber Häfen in Drittländern erhöht würde. Die Lage von kleineren Häfen würde berücksichtigt, indem ihnen ein Teil des Verwaltungsaufwands abgenommen würde.

Im Namen der S&D erklärte Lucy ANDERSON (UK), dass

- sie im Namen der der Labourpartei angehörenden EP-Mitglieder empfehle, den Vorschlag abzulehnen. Man sei nicht gegen fortschrittliche, ausgewogene EU-Maßnahmen für Häfen. Allerdings ließe sich dies – trotz der löblichen Bemühungen des Berichterstatters und selbst der Abänderungen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr – mit diesem Vorschlag nicht erreichen. Er enthalte zwar gute Bestimmungen zur Fortbildung und Förderung von bewährten Verfahren bei Mindestanforderungen für Angebote, dies sei aber insgesamt nicht ausreichend;
- sie insbesondere folgende Kritikpunkte habe:
 - Die Bestimmungen zur Regelung von Hafenentgelten stellten nach wie vor einen großen Verwaltungsaufwand für die Häfen dar und würden keine rechtliche Klarheit schaffen.
 - Ungeachtet der neuen IIV sei seit 2012 keine aktuelle Folgenabschätzung vorgelegt worden.
 - Das Recht der Gewerkschaften, legitime Arbeitskampfmaßnahmen zu ergreifen, werde durch Artikel 8 nicht ausreichend geschützt und Artikel 10 stelle nicht den obligatorischen Transfer des Personals sicher.
 - Den Häfen würden keine Auflagen gemacht, insbesondere Umweltexperten und lokale Gemeinschaften zu konsultieren.

Peter VAN DALEN (NL) sprach im Namen der ECR und

- bezeichnete das zwischen dem Berichterstatter und der PPE-, der ADLE- und der ECR-Fraktion ausgehandelte Ergebnis als ausgezeichnet auch dank des verfolgten pragmatischen Ansatzes:
 - weniger Bürokratie und Soziallasten für Häfen als im ursprünglichen Vorschlag vorgesehen;
 - die Häfen können selbst über ihre Organisation entscheiden; Europa passe sich an die Situation in den verschiedenen Regionen der Mitgliedstaaten an und nicht umgekehrt;
 - die obligatorische Marktöffnung stehe nicht mehr auf der Tagesordnung;
 - eine Ausnahme für private Häfen, wodurch insbesondere der Situation der britischen Häfen Rechnung getragen werde;
- hielt die Ablehnung des Vorschlags für unklug. Es bestehe dann die Gefahr, dass die Wettbewerbsvorschriften uneingeschränkt auf Häfen angewendet würden, was zu Problemen führe. Er forderte daher alle EP-Mitglieder – auch seine eigene Fraktion – dazu auf, den Vorschlag zu unterstützen.

Gesine MEISSNER (DE) ergriff im Namen von ADLE das Wort und

- wies darauf hin, dass es aufgrund der Vielfalt der Häfen in Europa äußerst schwierig sei, ein ausgewogenes Paket für Häfen auf den Weg zu bringen. Dies sei bereits der dritte Versuch und sie hoffe dieses Mal auf einen erfolgreichen Ausgang;
- war der Ansicht, dass dem Berichterstatter ein ausgewogener Kompromiss gelungen sei, der wirklich ein Gleichgewicht darstelle, was auch aus den Erklärungen der Sprecher von S&D und ECR deutlich werde: den einen gingen die sozialen Rechte nicht weit genug, den anderen gingen sie etwas zu weit;

- erklärte, dass wegen der Ausnahmen (Umschlagsdienste und Lotsen nicht enthalten, Einschränkungen bei bestimmten anderen Diensten) auch in der ALDE-Fraktion nicht alle mit dem Vorschlag zufrieden seien, er aber als eine Grundlage für die weiteren Arbeiten gelte;
- hob hervor, wie wichtig es sei, das Dossier weiter voranzubringen, um einige gemeinsame Vorschriften, finanzielle Transparenz und etwas mehr Wettbewerb in diesem Sektor bei guten Bedingungen für Arbeitnehmer zu schaffen sowie Anreize für Investitionen in Häfen zu bieten. Mit dem Vorschlag sei dies gelungen.

Im Namen der GUE/NGL äußerte sich Stelios KOULOGLOU (EL) wie folgt:

- Er begrüßte die Nachbesserungen des Kommissionsvorschlags, der ursprünglich nur die Organisation von Häfen und die finanzielle Transparenz betraf. Mit Hilfe der interessierten Kreise, insbesondere der Gewerkschaften, sei der Vorschlag grundlegend geändert worden und könne nunmehr unterstützt werden;
- er räumte ein, dass er ein hohes Maß an Schutz für Arbeitnehmer in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit beinhalte, ihre Rechte auf Aus- und Weiterbildung stärke und als Schutzwall vor weiteren Angriffen auf die Arbeitsbedingungen diene;
- er betonte, dass der Vorschlag auch auf die ökologische Nachhaltigkeit von Hafendiensten eingehe.

Keith TAYLOR (UK) sprach im Namen der Verts/ALE und

- bezeichnete den Vorschlag als wenig ausgereift und unwirksam und forderte die EP-Mitglieder auf, den Bericht abzulehnen;
- stellte fest, dass es mit der Verordnung über Hafendienste – obwohl die Ansprüche zurückgeschraubt wurden – abermals nicht gelungen sei, die wirklich wichtigen Punkte in Europas Häfen anzugehen, nämlich insbesondere größere Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu erreichen. Verts/ALE hätte es an dieser Stelle begrüßt, wenn die Seehäfen in eine nachhaltige Verkehrspolitik einbezogen worden wären, die einen umfassenderen Rahmen für die Behandlung einer Vielzahl von Aspekten vorgibt;
- nahm die Bestimmungen zur finanziellen Transparenz zur Kenntnis, hielt diese allerdings für unzureichend, um Rechtssicherheit für den Sektor zu gewährleisten. Dies sei auf die enge Verbindung zwischen finanzieller Transparenz und den von der Kommission geplanten Leitlinien für staatliche Beihilfen und/oder Gruppenfreistellungen für Häfen zurückzuführen. Letztere hätten parallel zu den Vorschlägen für Hafendienste ausgearbeitet und nicht erst 2017 zur Annahme vorgelegt werden sollen.

Im Namen der EFDD äußerte sich Jill SEYMOR (UK) wie folgt:

- Sie erklärte, dass die Verordnung über Hafendienste im Vereinigten Königreich nicht erforderlich oder gewünscht sei, da die Häfen des Vereinigten Königreichs im Gegensatz zu den meisten Häfen Kontinentaleuropas sehr wettbewerbsfähig und überwiegend in privater Hand seien;
- sie stellte fest, dass die Briten bei dem Referendum über den Brexit am 23. Juni für den Austritt stimmen und damit diesen übermäßigen Regeln, Regulierungen und Verwaltungslasten der EU nicht länger unterliegen würden, sondern sich wieder dem Rest der Welt anschließen würden.

Marie-Christine ARNAUTU (FR) ergriff im Namen der ENF das Wort und

- bezeichnete die Liberalisierung der Hafendienste als Dauerthema der europäischen Tagesordnung, das bereits zwei gescheiterte Anläufe hinter sich habe;
- fand den Kommissionsvorschlag inakzeptabel. Zum einen werde versucht, die großen europäischen Häfen, die unterschiedlich organisiert seien, zu vereinheitlichen und damit zu verhindern, dass Mitgliedstaaten und Hafenbetreiber ihre Dienste nach ihrer Erfahrung gestalten. Zum anderen werde der Schwerpunkt auf die Notwendigkeit gelegt, bestimmte Dienste unter dem Vorwand der Wettbewerbsfähigkeit und attraktiver Investitionsbedingungen zu liberalisieren. Dies sei eine schädliche Beeinträchtigung, da die Mitgliedstaaten aus Sicherheitsgründen daran gehindert würden, zu beantragen, dass bestimmte Dienste auf nationaler Ebene geregelt werden;
- räumte ein, dass bestimmte Abänderungen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr zwar positiv seien, sich alles in allem jedoch als inhaltslos erwiesen. Sie fragte, weshalb es eine Harmonisierung um jeden Preis geben müsse und ob es wirklich unser Wunsch sei, dass unsere Häfen Stück für Stück von ausländischen Investoren übernommen würden, wie beim Hafen von Piräus geschehen. Ihre Fraktion werde gegen den Vorschlag der Kommission und gegen den Bericht des Ausschusses stimmen.

Auch die Beiträge der nachfolgenden Sprecher bezogen sich überwiegend auf die Vielfalt der Häfen in der EU, die Liberalisierung der Hafendienste und den Sozialschutz. Zwar schlossen sich die meisten den Sprechern der Fraktionen an, einige verfolgten allerdings eine andere Linie:

- Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) erklärte, dass die spanischen Mitglieder der PPE-Fraktion gegen den Bericht stimmen werden, da er nicht mit der derzeitigen Organisation der spanischen Häfen vereinbar sei, nicht dem allgemeinen Interesse entspreche und die verfassungsrechtlichen Bestimmungen der Mitgliedstaaten nicht achte.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) wehrte sich gegen die Auffassung, wonach die polnischen Häfen ein Problem mit der Transparenz hätten. Das Problem sei vielmehr, dass die Verordnung den Besonderheiten der Häfen in der EU keine Rechnung trage und davon ausgehe, dass ein gemeinsamer europäischer Ansatz den auf nationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen vorzuziehen sei. Sie könne dem nicht zustimmen und die polnische Delegation werde den Vorschlag ablehnen.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) erklärte, dass sie aufgrund der vorgesehenen Ausnahmen für staatliche Beihilfen nicht für den Vorschlag stimmen könne. Sie habe gehofft, dass mit den neuen Regelungen für Häfen der unfaire Wettbewerb zwischen den nordeuropäischen Häfen, die von jeher reich seien, da sie massiv über staatliche Beihilfen finanziert würden, und den südeuropäischen Häfen, denen solche Hilfen nicht zugute gekommen seien, abgestellt würde. Zudem würden die Bestimmungen zu Hafenentgelten dem spanischen System Probleme bereiten.
- Jacqueline Foster (ECR, UK) erklärte, dass die britischen und polnischen Mitglieder der Fraktion für die Ablehnung des Vorschlags stimmen würden. Der Wettbewerb zwischen den Häfen sei ein weitaus wichtigerer Faktor für die Effizienz als eine normative Verordnung über den internen Betrieb der Häfen. Der Vorschlag der Kommission sei übermäßig bürokratisch und passe nicht gut zu dem britischen System privatisierter und marktorientierter Häfen zusammen.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) sprach sich für den Vorschlag aus und erklärte, dass dieser in zufriedenstellender Weise den Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten Rechnung trage und die Hafenpolitik zudem um eine soziale Komponente erweitere.

II. ABSTIMMUNG

Bei der Abstimmung im Plenum am 8. März 2016 verabschiedete das Parlament die 136 vom Ausschuss angenommenen Abänderungen. Es wurden keine weiteren Abänderungen angenommen. 243 Abgeordnete stimmten für Abänderung 148, d.h. die Ablehnung des Kommissionsvorschlags.

Die Abstimmung über die legislative EntschlieÙung 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 kann. Der Vorschlag wurde gemäß Artikel 61 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments an den Ausschuss für internationalen Handel zurückverwiesen.

Die angenommenen Abänderungen sind in der Anlage wiedergegeben¹.

¹ Die Abänderungsvorschläge des Parlaments wurden wie folgt markiert, um die Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag auszuweisen: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch Fettdruck und Kursivschrift kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

PE557.153

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 8. März 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))²

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Abänderung1

Vorschlag für eine Verordnung
Titel

Vorschlag der Kommission

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)

Geänderter Text

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES
zur Schaffung eines Rahmens für **die**
Organisation der Hafendienste und für die
finanzielle Transparenz der Häfen
(Text von Bedeutung für den EWR)

Abänderung2

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(1a) Häfen können zur langfristigen
Wettbewerbsfähigkeit der europäischen
Industrie auf den Weltmärkten beitragen
sowie Mehrwert und Arbeitsplätze in allen**

² Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 61 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Geschäftsordnung zur erneuten Prüfung an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A8-0023/2016).

Küstenregionen der Union schaffen. Zur Bewältigung der Herausforderungen im Seeverkehr, zum Beispiel der Unzulänglichkeiten in der nachhaltigen Transport- und Logistikkette, müssen die in der Mitteilung der Kommission "Häfen als Wachstumsmotor" zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren beschriebenen Maßnahmen in Kombination mit dieser Verordnung umgesetzt werden. Die Komplexität der Verwaltungsverfahren für die Zollabfertigung, die zu Verzögerungen im Hafenbetrieb führt, stellt für die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs und die Effizienz der Häfen in der Union ein erhebliches Hindernis dar.

Abänderung3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Eine umfassende Vereinfachung der Zollverfahren kann für einen Hafen ein wichtiger Wettbewerbsvorteil sein. Um unlauteren Wettbewerb von Häfen zu vermeiden und Zollformalitäten zu verringern, die den finanziellen Interessen der Union ernsthaft schaden können, sollten die Hafenbehörden zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen einen ordnungsgemäßen und effektiven risikobasierten Politikansatz verfolgen. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten diese Verfahren regelmäßig wirksam überwachen, und die Kommission sollte abschätzen, inwieweit es notwendig ist, geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von unlauterem Wettbewerb zu treffen.

Abänderung4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

(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.

(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 **nur** für die **Seehäfen** 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. **Allerdings sollten die Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Verordnung die Möglichkeit erhalten, zu entscheiden, ob diese Verordnung auf Seehäfen des umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes, die sich in äußerster Randlage befinden, angewendet werden soll. Die Mitgliedstaaten sollten auch die Möglichkeit haben, Ausnahmeregelungen einzuführen, um einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für jene Seehäfen des umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes zu vermeiden, deren jährlicher Verkehr die umfassende Anwendung dieser Verordnung nicht rechtfertigt.** 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.

Abänderung⁵

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

(4a) Mit dieser Verordnung wird den Leitungsorganen der Häfen kein bestimmtes Hafenmanagementmodell vorgeschrieben. Sofern die Vorschriften zum Marktzugang und zur finanziellen Transparenz gewahrt sind, können im Einklang mit Protokoll Nr. 26 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die auf einzelstaatlicher Ebene in den Mitgliedstaaten bestehenden Hafenmanagementmodelle beibehalten werden.

Abänderung6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

(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.

entfällt

Abänderung7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

(6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiensten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen

entfällt

Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um etwaige negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher erscheint es angemessen, diese Frage im derzeitigen Stadium noch nicht auf Unionsebene zu regulieren und den Mitgliedstaaten die Entscheidung zu überlassen, ob sie die Eigenerbringung von Hafendienstleistungen regulieren wollen oder nicht. Diese Verordnung sollte daher nur für die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.

Abänderung8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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, die für die Erbringung der jeweiligen Hafendienste erforderliche Ausrüstung, die Verfügbarkeit der Dienste und die Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Sicherheitsanforderungen beschränkt sein. Bei diesen Mindestanforderungen sollten ferner

Umweltanforderungen, nationale Sozialstandards und die Zuverlässigkeit des Anbieters von Hafendiensten berücksichtigt werden.

Abänderung9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Alle Diensteanbieter und insbesondere diejenigen, die neue Marktteilnehmer sind, sollten nachweisen, dass sie in der Lage sind, mit dem eigenen Personal und der eigenen Ausrüstung Dienste für eine Mindestanzahl von Schiffen zu erbringen. Die Diensteanbieter sollten die einschlägigen Vorschriften und Bestimmungen, einschließlich der geltenden arbeitsrechtlichen Vorschriften, der geltenden Tarifverträge und der Qualitätsanforderungen des betreffenden Hafens, einhalten.

Abänderung10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Bei der Feststellung, ob ein Diensteanbieter die Zuverlässigkeitsanforderung erfüllt, sollte der Mitgliedstaat erwägen, ob zwingende Gründe vorliegen, die Zuverlässigkeit des Anbieters von Hafendiensten, seines Geschäftsführers oder, je nach Festlegung seitens des Mitgliedstaats, jeglicher anderen relevanten Personen in Zweifel zu ziehen, wie beispielsweise Verurteilungen oder Strafen wegen schwerwiegender Vergehen oder wegen Verstößen gegen bestehende einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder gegen Rechtsvorschriften der Union in

anderen Mitgliedstaaten, einschließlich der Bereiche Sozialrecht, Arbeitsrecht, Arbeitsschutzrecht, Gesundheitsrecht und Umweltrecht.

Abänderung11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7c) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates^{1a} und dem Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2007 in der Rechtssache C-251/04, Kommission gegen Hellenische Republik^{1b}, laut dem nicht gefolgert werden kann, dass Schleppdienste als Seeverkehrsdienstleistungen betrachtet werden können, kann aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs und des Umweltschutzes als Mindestanforderung festgelegt werden, dass die für Schlepp- und Festmachdienste eingesetzten Schiffe in dem Mitgliedstaat registriert sind, in dem der betreffende Hafen liegt, und dass sie unter der Flagge dieses Mitgliedstaats fahren müssen.

^{1a}Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

^{1b} Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2007 in der Rechtssache C-251/04, Kommission gegen Hellenische Republik, ECLI:EU:C:2007:5.

Abänderung12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

entfällt

Abänderung13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Das Hafensystem der Union ist stark diversifiziert und weist bei der Organisation der Hafendienste zahlreiche unterschiedliche Modelle auf. Deshalb wäre ein einheitliches System nicht zweckdienlich. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sollten in der Lage sein, die Anzahl der Anbieter eines Hafendienstes zu begrenzen, wenn die Umstände dies erfordern.

Abänderung14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Jede Absicht zur zahlenmäßigen Beschränkung der Anbieter von Hafendiensten sollte von der zuständigen Behörde vorab öffentlich bekannt gemacht und in vollem Umfang begründet werden, damit die betroffenen Parteien Gelegenheit zur Äußerung erhalten. Die Kriterien für eine Begrenzung sollten objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(11) Jede Absicht zur zahlenmäßigen Beschränkung der Anbieter von Hafendiensten sollte vom Leitungsorgan des Hafens oder von der zuständigen Behörde vorab öffentlich bekannt gemacht werden. Die Kriterien für eine Begrenzung sollten objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

Abänderung15

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Im Interesse der Offenheit und Transparenz sollte das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten öffentlich bekannt gegeben werden, und die Interessenten sollten umfassende Unterlagen erhalten.

Geänderter Text

(12) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten und sein Ergebnis sollten öffentlich bekannt gegeben werden, und es sollte diskriminierungsfrei, transparent und offen für alle Interessenten sein.

Abänderung16

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13**

Vorschlag der Kommission

(13) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten in Fällen zahlenmäßiger Begrenzungen sollte den Grundsätzen und dem Konzept der Richtlinie .././... [Konzessionsvergabe]⁷ folgen, einschließlich des Schwellenwertes und der Methode zur Bestimmung des Vertragswertes sowie der Definition wesentlicher Änderungen und der Elemente betreffend die Laufzeit des Vertrags.

Geänderter Text

entfällt

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

Abänderung17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) In ihrer Mitteilung vom 1. August 2006 zu Auslegungsfragen in Bezug auf das Gemeinschaftsrecht, das für die Vergabe öffentlicher Aufträge gilt, die nicht oder nur teilweise unter die Vergaberichtlinien fallen (2006/C 179/02), hat die Kommission einen klaren Rahmen für die Auswahlverfahren vorgesehen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien zur Vergabe öffentlicher Aufträge fallen und bei denen die Auftragsvergabe nicht durch die Erteilung von Konzessionen erfolgt.

Abänderung18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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.

(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, die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für eine bestimmte Nutzerkategorie oder einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.

Abänderung19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(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 Dienstleistungserbringung durch Bedienstete der zuständigen Behörde oder die von ihr in Auftrag gegebene Erbringung von Diensten umfassen. Finden derartige Beschränkungen in allen TEN-V-Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Anwendung, sollte die Kommission davon unterrichtet werden. Treffen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates eine solche Wahl, sollte die Erbringung von Hafendiensten durch einen internen Betreiber nur auf den Hafen oder die Häfen beschränkt bleiben, für den bzw. die diese internen Betreiber benannt wurden. Außerdem sollten in diesen Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von dem unabhängigen Aufsichtsorgan überwacht werden.

Geänderter Text

(18) Das Leitungsorgan eines Hafens oder die in einem Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörden sollten entscheiden können, ob sie Hafendienste selbst erbringen oder einen internen Betreiber direkt mit ihrer Erbringung betrauen wollen. Beschließt die zuständige Behörde, den Dienst selbst zu erbringen, kann dies die Dienstleistungserbringung durch Bedienstete der zuständigen Behörde oder die von ihr in Auftrag gegebene Erbringung von Diensten umfassen. Finden derartige Beschränkungen in allen TEN-V-Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Anwendung, sollte die Kommission davon unterrichtet werden. Erbringen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einen Hafendienst, 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 unabhängigen Kontrollen unterliegen.

Abänderung20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung

Geänderter Text

(19) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung sollte die Anwendung sozial-

sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten. In Fällen zahlenmäßiger Begrenzung der Anbieter von Hafendiensten, wo der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Betreibers von Hafendiensten führen kann, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, den ausgewählten Betreiber aufzufordern, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen¹¹ anzuwenden.

¹¹ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten nicht berühren, außerdem sollte in ihr Artikel 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union berücksichtigt werden. Wenn der Abschluss eines Vertrags über die Erbringung von Hafendiensten zum Wechsel eines Betreibers von Hafendiensten führen kann, sollte die zuständige Behörde im Falle des Transfers von Personal verlangen, dass der ausgewählte Betreiber die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen¹¹ anwendet.

¹¹ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Abänderung21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) In einer hochkomplexen und wettbewerbsintensiven Branche wie den Hafendiensten sind die Ausbildung neuer Mitarbeiter sowie die lebenslange Weiterbildung der Mitarbeiter von grundlegender Bedeutung, um die Gesundheit und Sicherheit der Hafenarbeiter, die Qualität der Dienste und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen der Union sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten sollten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, durch die sichergestellt wird, dass alle Arbeiter in der Hafenbranche eine geeignete Ausbildung erhalten. Der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene sollte in der Lage sein, Leitlinien für die Festlegung von Ausbildungsanforderungen auszuarbeiten, damit eine hochwertige

Bildung und Ausbildung der Hafenarbeiter sichergestellt ist, die Unfallgefahr minimiert wird und die Anforderungen der Branche berücksichtigt werden, die sich in Zukunft aufgrund der Nachfrage seitens der Kunden durch technologische und logistische Änderungen ergeben.

Abänderung22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19b) Die europäische Hafenwirtschaft ist mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, die sich sowohl auf ihre Wettbewerbsfähigkeit als auch sozial auswirken können. Zu diesen Herausforderungen zählen unter anderem: größere Schiffe, der Wettbewerb durch Häfen außerhalb der Union, die steigende Marktmacht infolge von Bündnissen zwischen Reedereien, die Notwendigkeit, rechtzeitig neue Beschäftigungsformen auszuhandeln, sowie die Notwendigkeit, angesichts der technologischen Innovation und zur Begrenzung ihrer sozialen Auswirkungen für angemessene Aus- und Fortbildung zu sorgen; ferner die wachsenden Frachtvolumina, die immer stärker gebündelt sind; das Fehlen angemessener Investitionen in Infrastruktur im Hinterland; die Beseitigung bürokratischer Hürden, die dem Binnenmarkt entgegenstehen; die sich wandelnde Energielandschaft sowie der wachsende gesellschaftliche und ökologische Druck. Die Mitgliedstaaten sollten sich gemeinsam mit den Sozialpartnern diesen Herausforderungen stellen und Maßnahmen ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu erhalten und – trotz der schwankenden Nachfrage nach Hafenarbeitern – prekäre Arbeitsbedingungen in den Häfen

zu verhindern.

Abänderung23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19c) Alle Modelle für die Arbeitsorganisation in Häfen, durch die hochwertige Arbeitsplätze und sichere Arbeitsbedingungen sichergestellt werden, sollten von der Kommission und den Mitgliedstaaten unterstützt werden. Notwendige Anpassungen sollten nur im Wege von Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern vorangebracht werden, und die Kommission sollte die Ergebnisse solcher Verhandlungen gebührend berücksichtigen.

Abänderung24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19d) Automatisierung und technologische Innovation eröffnen Möglichkeiten für eine Steigerung der Effizienz und Sicherheit der Häfen. Vor der Durchführung tiefgreifender Änderungen sollten die Arbeitgeber und die Gewerkschaften der Hafenarbeiter zusammenarbeiten, damit die notwendigen Schulungen und Umschulungen sichergestellt sind und gemeinsame Lösungen gefunden werden, durch die negative Auswirkungen solcher Fortschritte auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit am Arbeitsplatz sowie die Beschäftigungsfähigkeit verringert werden.

Abänderung25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) In vielen Häfen wird der Marktzugang für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten durch öffentliche Konzessionsverträge gewährt. Diese Art von Verträgen wird Gegenstand der Richtlinie .../...[Konzessionsvergabe] sein. Folglich sollte Kapitel II dieser Verordnung nicht auf die Erbringung von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten angewendet werden; es sollte den Mitgliedstaaten jedoch freigestellt werden, die Vorschriften dieses Kapitels auf diese beiden Arten von Diensten anzuwenden. Für andere Arten von Verträgen, die öffentliche Behörden bei der Gewährung des Marktzugangs für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten verwenden, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, beim Abschluss dieser Verträge die Grundsätze der Transparenz und der Diskriminierungsfreiheit einzuhalten. Diese Grundsätze gelten in vollem Umfang für die Erbringung aller Hafendienste.

Geänderter Text

(20) Kapitel II dieser Verordnung sollte nicht auf die Erbringung von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten angewendet werden. In Bezug auf Verträge, die öffentliche Behörden bei der Gewährung des Marktzugangs für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten verwenden und die ihrem Typ nach keine öffentlichen Konzessionsverträge sind, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bestätigt, dass die zuständigen Behörden verpflichtet sind, beim Abschluss dieser Verträge die Grundsätze der Transparenz und der Diskriminierungsfreiheit einzuhalten. Diese Grundsätze gelten in vollem Umfang für die Erbringung aller Hafendienste.

Abänderung26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Gemäß Resolution A.960 der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) erfordert jeder Lotsenbereich aufseiten der Lotsen hochspezialisierte Erfahrung und ortsspezifische Kenntnisse. Da die IMO die Zweckmäßigkeit der regionalen oder lokalen Verwaltung von Lotsendiensten

anerkennt, sollten Lotsendienste nicht unter Kapitel II dieser Verordnung fallen.

Abänderung²⁷

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Die Fazilität "Connecting Europe" sieht vor, dass die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes im laufenden Zeitraum 2014–2020 Beihilfen der Union in Anspruch nehmen können. Zum anderen beabsichtigt die Kommission, einen überarbeiteten Rahmen für staatliche Beihilfen für Häfen zu schaffen, und da durch die Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} ebenfalls ein neuer Rechtsrahmen für Konzessionsverträge geschaffen wird, der gleichfalls behördlich genehmigte Hafendienste berührt, die im Rahmen einer Konzessionsvereinbarung erbracht werden, ist es notwendig, strenge Vorschriften über die Transparenz der Finanzströme in diese Verordnung einzuschließen, damit unlauterer Wettbewerb und Dumping zwischen den Häfen der Union vermieden werden.

^{1a} *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).*

Abänderung²⁸

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22) Es ist notwendig, das Leitungsorgan eines durch öffentliche Mittel geförderten

(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.

Hafens, wenn dieses auch als Erbringer von Diensten fungiert, zu verpflichten, für die in der Funktion als Leitungsorgan des Hafens durchgeführten, **aus öffentlichen Mitteln geförderten** Tätigkeiten und **die** 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.

Abänderung29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Seehäfen mit einem Umsatz unterhalb der in Richtlinie 2006/111/EG der Kommission genannten Schwelle sollten den Transparenzverpflichtungen gemäß Artikel 12 dieser Verordnung in einem angemessenen Umfang genügen, der keine unverhältnismäßig hohe Verwaltungslast für sie bedeutet.

Abänderung30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22b) Um für einen fairen Wettbewerb Sorge zu tragen und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte die Kommission sollte den Begriff der staatlichen Beihilfe im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrastruktur schriftlich klarstellen und dabei berücksichtigen, dass sowohl see- als auch landseitige Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur, die für alle potenziellen Nutzer unter gleichen und

diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich ist, sowie Infrastruktur, die mit der Bereitstellung von Diensten von allgemeinem nichtwirtschaftlichem Interesse zusammenhängt, einen nichtwirtschaftlichen Charakter aufweist, da sie vorrangig öffentlichen Zielen dient; solche Infrastrukturanlagen fallen unter die Verpflichtung des Staates, die allgemeinen Bedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen.

Abänderung31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22c) Darüber hinaus sollte die Kommission rechtzeitig und in Abstimmung mit der Branche ermitteln, welche öffentlichen Investitionen in Hafeninfrastrukturanlagen unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung)^{1a} fallen.

^{1a} *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).*

Abänderung32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines

offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden, ***führen zu einem höheren Risiko von Preissmissbrauch 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.

Abänderung33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(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.

Abänderung34

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Unterschiedliche Infrastrukturentgelte sollten zugelassen werden, um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit

offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden, ***und Entgelte, die von Anbietern von Lotsendiensten erhoben werden, die keinem wirksamen Wettbewerb unterliegen, führen zu einem höheren Risiko von Preissmissbrauch.*** Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte ***in keinem unangemessenen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der angebotenen Dienste stehen*** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Geänderter Text

(24) ***Aufgabe des Leitungsorgans des Hafens ist es unter anderem, den Handel zu fördern und als Vermittler zwischen der regionalen Industrie und den Verkehrsunternehmen zu agieren.*** Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für den einzelnen Hafen ***deshalb*** transparent und autonom und in Einklang mit seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festgesetzt werden.

Geänderter Text

(25) Unterschiedliche Infrastrukturentgelte ***sind für das Leitungsorgan eines Hafens ein wichtiges Instrument und*** sollten zugelassen werden.

überdurchschnittlicher Umweltleistung oder **Energie-** und **Kohlenstoffeffizienz** anziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise sollte ein Beitrag zur Umwelt- und Klimapolitik und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfeldes geleistet werden, insbesondere durch Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

Hafeninfrastrukturentgelte können unterschiedlich gestaltet werden, um **beispielsweise** den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung oder **Energieeffizienz** und **CO₂-Bilanz** anziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise sollte ein Beitrag zur Umwelt- und Klimapolitik und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfeldes geleistet werden, insbesondere durch Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

Abänderung35

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

(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).

Geänderter Text

(26) Es 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). **Das Leitungsorgan des Hafens sollte zu nachhaltigen Konsultationen über die Hafenentwicklungspläne private Investoren hinzuziehen, die umfangreiche und erhebliche Investitionen in Häfen tätigen.**

Abänderung36

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(27) Um ein unabhängiges Beschwerdeverfahren zu gewährleisten, sollten von jedem Mitgliedstaat eine oder mehrere Stellen für eine unabhängige Aufsicht benannt werden. Es sollte möglich sein, bereits bestehende Organe, wie Wettbewerbsbehörden, Gerichte, Ministerien oder Abteilungen innerhalb von Ministerien, die nicht mit dem Leitungsorgan des Hafens verbunden sind, mit dieser Aufgabe zu betrauen.

Abänderung37

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Die **einzelnen unabhängigen Aufsichtsorgane** sollten **Informationen über ihre Arbeit austauschen und zusammenarbeiten, um eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.**

Geänderter Text

(28) **In Fällen, die grenzüberschreitende Streitigkeiten und Beschwerden betreffen, sollten die verschiedenen Stellen, die für eine unabhängige Aufsicht Sorge tragen, zusammenarbeiten und Informationen über ihre Tätigkeit austauschen.**

Abänderung38

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(28a) Die in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnisse haben weitgehende Auswirkungen auf den Hafenbetrieb. Daher bietet der auf EU-Ebene angesiedelte Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen den Sozialpartnern einen Rahmen, um Ergebnisse hinsichtlich der

Arbeitsorganisation und der Arbeitsbedingungen festzuschreiben, etwa in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Aus- und Weiterbildung, Maßnahmen der Union zu schwefelarmen Kraftstoffen sowie in Bezug auf die Attraktivität der Branche für junge Arbeitnehmer und für Arbeitnehmerinnen.

Abänderung³⁹

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29) Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu ergänzen und zu ändern und insbesondere die einheitliche Anwendung von Umweltgebühren zu fördern, die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken und gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen, Kraftstoffen und Arten von Tätigkeiten zu erlassen, nach denen die Infrastrukturentgelte und gemeinsamen Grundsätze für die Erhebung von Entgelten für Hafeninfrastrukturen unterschiedlich festzusetzen sind. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission für eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.

entfällt

Abänderung40

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(30) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit geeignete Vorkehrungen für den Austausch von Informationen zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen getroffen werden können. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹³, ausgeübt werden.

entfällt

¹³ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Abänderung41

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(30a) Die Kommission wird aufgefordert, einen Legislativvorschlag zu Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht vorzulegen, um auf die Verwendung solcher Bescheinigungen in sämtlichen Mitgliedstaaten hinzuwirken, damit die Effizienz des Hafenbetriebs gesteigert und insbesondere, wo die Sicherheitsbedingungen dies gestatten, der Kurzstreckenseeverkehr angekurbelt werden kann. Die besonderen Kriterien für die Ausstellung solcher

Bescheinigungen sollten von den Mitgliedstaaten im Anschluss an eine Risikobewertung und unter Berücksichtigung der Bedingungen vor Ort festgelegt werden. Die Anforderungen sollten transparent, nichtdiskriminierend und verhältnismäßig sein.

Abänderung42

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(31) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere die ***Schaffung eines Rahmens für die Organisation*** der Hafendienste und eines geeigneten Rahmens für die Anziehung der erforderlichen Investitionen in allen ***Seehäfen*** 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. ***Die Häfen der Union sollten gegenüber den Häfen von Drittländern geschützt werden, die nicht den gleichen Organisations- und Betriebsbedingungen unterliegen, wie in dieser Verordnung niedergelegt.***

Abänderung43

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31a) Die in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnisse haben erhebliche Auswirkungen auf das Funktionieren der Häfen. Daher sollte der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für Häfen den Sozialpartnern auf der Ebene der Union einen Rahmen bieten, um in Bezug auf soziale Fragen im Zusammenhang mit den Arbeitsverhältnissen in Häfen gemeinsame Ergebnisse festzuschreiben. Die Kommission sollte die Verhandlungen erforderlichenfalls erleichtern und fördern und fachliche Unterstützung leisten, wobei die Autonomie der Sozialpartner gewahrt werden muss. Die Sozialpartner auf der Ebene der Union sollten, wenn sie dies wünschen, die Möglichkeit haben, über erzielte Fortschritte zu berichten, sodass ihre Ergebnisse von der Kommission berücksichtigt werden können, wenn sie über die Wirksamkeit dieser Verordnung Bericht erstattet.

Abänderung44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) ein klarer Rahmen für **den Zugang zum Markt für** Hafendienste,

(a) ein klarer Rahmen für **die Organisation der** Hafendienste,

Abänderung45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.

Geänderter Text

(b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder Hafendiensteanbieter, **die unter diese Verordnung fallen**, in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.

Abänderung46

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

(c) *Ausbaggerung*,

Geänderter Text

entfällt

Abänderung47

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12 Absatz 2 dieser Verordnung gilt darüber hinaus auch für Ausbaggerungsdienste.

Abänderung48

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

3. **Die** Verordnung gilt für alle **Seehäfen des transeuropäischen Netzes im Sinne von Anhang I der Verordnung XXX [Verordnung über die TEN-V -Leitlinien]**.

Geänderter Text

3. **Diese** Verordnung gilt für alle **in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} aufgeführten Seehäfen des transeuropäischen Netzes**.

^{1a} **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).*

Abänderung49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Hafenstrukturen, bei denen die Grundsätze gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b eingehalten werden, bleiben von dieser Verordnung unberührt.

Abänderung50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung nicht auf Seehäfen des umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes 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 diesen Beschluss mit.

Abänderung51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Verarbeitung, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen Ladungsumschlagsterminal und in direktem Zusammenhang mit der Beförderung der Ladung; ausgenommen sind jedoch Einlagern, Entladen, Umverpacken oder andere Mehrwertdienste in Bezug auf die umgeschlagene Ladung;

Verarbeitung, **Laschen, Entlaschen, Stauen**, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen Ladungsumschlagsterminal und in direktem Zusammenhang mit der Beförderung der Ladung; ausgenommen sind jedoch, ***falls von dem Mitgliedstaat nicht anders festgelegt***, Einlagern, Entladen, Umverpacken oder andere Mehrwertdienste in Bezug auf die umgeschlagene Ladung;

Abänderung52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. "zuständige Behörde" eine öffentliche oder private Stelle, die auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten befugt ist, zusammen mit dem Leitungsorgan des Hafens oder anstelle desselben Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Organisation und der Verwaltung der Hafentätigkeiten auszuüben;

Abänderung53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. "Ausbaggerung" die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen; sie umfasst sowohl die ursprüngliche Beseitigung (Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten;

3. "Ausbaggerung" die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen; sie umfasst sowohl die ursprüngliche Beseitigung (Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten, ***und ist kein Hafendienst, der dem Nutzer angeboten***

wird;

Abänderung54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

5. "Leitungsorgan des Hafens" eine öffentliche oder private Stelle, die ***gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten*** – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – ***die Aufgabe hat, die Hafeninfrastrukturen und den Hafenverkehr*** zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und ***erforderlichenfalls die*** Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen obliegt;

Geänderter Text

5. "Leitungsorgan des Hafens" eine öffentliche oder private Stelle, die – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – ***gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten dazu befugt ist, die Hafeninfrastrukturen zu verwalten und zu betreiben, und der gegebenenfalls die Koordinierung und die Durchführung, Organisation oder*** Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen ***und die Verwaltung und Leitung des Hafenverkehrs sowie die Entwicklung des Hafengebiets*** obliegt;

Abänderung55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

6. "Festmachen" die ***An- und Ablegedienste***, die für ***das Ankeren oder anderweitige Festmachen*** eines Wasserfahrzeugs ***am Ufer im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen*** erforderlich sind;

Geänderter Text

6. "Festmachen" die ***sicheren Anlege-, Ablege- und Manövrierdienste***, die für ***die Sicherheit*** eines Wasserfahrzeugs erforderlich sind;

Abänderung56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 8

Vorschlag der Kommission

8. "Lotsendienst" das Geleiten eines Wasserfahrzeugs durch einen Lotsen oder eine Lotsenstation, um das sichere Ein- und

Geänderter Text

8. "Lotsendienst" das Geleiten eines Wasserfahrzeugs durch einen Lotsen oder eine Lotsenstation, um das sichere Ein- und

Auslaufen des Wasserfahrzeugs auf der Zugangswasserstraße zum Hafen zu ermöglichen;

Auslaufen des Wasserfahrzeugs auf der Zugangswasserstraße zum Hafen **oder das sichere Navigieren innerhalb des Hafens** zu ermöglichen;

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

9. "Hafeninfrastrukturentgelt" eine unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens erhobene und von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern entrichtete Gebühr für die Nutzung von Anlagen und Diensten, die Wasserfahrzeugen das Einlaufen in den und das Auslaufen aus dem Hafen einschließlich der Zugangswasserstraßen sowie den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung zu ermöglichen;

Geänderter Text

9. "Hafeninfrastrukturentgelt" eine unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens erhobene und von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern entrichtete Gebühr für die Nutzung von **Infrastruktur**, Anlagen und Diensten, die Wasserfahrzeugen das Einlaufen in den und das Auslaufen aus dem Hafen einschließlich der Zugangswasserstraßen, **sofern diese in die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens fallen**, sowie den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung zu ermöglichen, **jedoch unter Ausschluss von Zahlungen für Landpacht und von vergleichbaren Lasten**;

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

12. "Hafendienstevertrag" eine förmliche und rechtsverbindliche Vereinbarung zwischen einem Hafendiensteanbieter und einer zuständigen Behörde, mit der diese Behörde nach einem Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter einen Hafendiensteanbieter zur Erbringung von Hafendiensten bestellt;

Geänderter Text

12. "Hafendienstevertrag" eine förmliche und rechtsverbindliche Vereinbarung zwischen einem Hafendiensteanbieter und **dem Leitungsorgan des Hafens oder** einer zuständigen Behörde, mit der **dieses Organ oder** diese Behörde nach einem Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter einen Hafendiensteanbieter zur Erbringung von Hafendiensten bestellt;

Abänderung59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 16

Vorschlag der Kommission

16. "Seehafen" ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen **Bauten** und **Anlagen** in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen **ermöglichen**, und **jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen**;

Geänderter Text

16. "Seehafen" ein **abgegrenztes** Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, **das vom Leitungsorgan des Hafens verwaltet wird** und dessen **Infrastruktur** und **Einrichtungen** in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen und **Personal ermöglichen**,

Abänderung60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 17

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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;

Abänderung61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18

Vorschlag der Kommission

18. "Zugangswasserstraße zu einem Hafen" den Wasserweg, der den Hafen mit dem Meer verbindet, zum Beispiel Hafenzufahrten, Fahrrinnen, Flüsse, Kanäle oder Fjorde.

Geänderter Text

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 in die rechtliche Zuständigkeit des Leitungsorgans des**

Hafens fällt.

Abänderung62

Vorschlag für eine Verordnung
Kapitel II – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Marktzugang

Organisation der Hafendienste

Abänderung63

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3

entfällt

Dienstleistungsfreiheit

1. Die unter diese Verordnung fallende Dienstleistungsfreiheit gilt für in der Union niedergelassene Hafendiensteanbieter gemäß den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen.

2. Hafendiensteanbieter haben Zugang zu Hafenanlagen von grundlegender Bedeutung, soweit dies für ihre Tätigkeit erforderlich ist. Die Zugangsbedingungen sind fair, angemessen und nicht diskriminierend.

Abänderung64

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3 a

Freiheit bezüglich der Organisation von Hafendiensten

1. Nach dieser Verordnung kann die Organisation von Hafendiensten folgenden Vorgaben unterliegen:

- (a) für Hafendiensteanbieter geltende Mindestanforderungen;*
- (b) zahlenmäßige Begrenzung der Hafendiensteanbieter;*
- (c) gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen;*
- (d) interne Betreiber;*
- (e) freier, offener Zugang zum Markt für Hafendienste.*

2. Bei der Organisation von Hafendiensten gemäß Absatz 1 sind die in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen einzuhalten.

Abänderung65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Das Leitungsorgan des Hafens **kann** verlangen, dass Hafendiensteanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.

Geänderter Text

1. **Unbeschadet der Möglichkeit, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach Artikel 8 festzulegen, kann** das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde** verlangen, dass Hafendiensteanbieter, **einschließlich Subunternehmern**, Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.

Abänderung66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Die in Absatz 1 genannten Mindestanforderungen **dürfen** sich, **sofern anwendbar, nur beziehen** auf

Geänderter Text

2. Die in Absatz 1 genannten Mindestanforderungen **beziehen** sich auf

Abänderung67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf **angemessenem** Niveau zu halten;

Geänderter Text

(b) die zur **kontinuierlichen** Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die **technische und finanzielle** Fähigkeit, diese Ausrüstung auf **dem vorgeschriebenen** Niveau zu halten;

Abänderung68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) die Verfügbarkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, an allen Liegeplätzen, ohne Unterbrechung zu jeder Tages- und Nachtzeit und während des gesamten Jahres;

Abänderung69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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;

(c) die Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr oder zur Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen oder auf dem Hafenzugang, sowie in Bezug auf Anlagen, Ausrüstungen, **Arbeitnehmer und sonstige** Personen in diesem Gebiet;

Abänderung70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) die Einhaltung der nationalen sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften des Mitgliedstaats, in dem der betreffende Hafen liegt, einschließlich der Bestimmungen von Tarifvereinbarungen;

Abänderung71

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(db) die Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters gemäß der Festlegung seitens des Mitgliedstaats;

Abänderung72

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Durchführung dieser Verordnung ist unter keinen Umständen Anlass für eine Absenkung der von den Mitgliedstaaten oder den zuständigen Behörden bereits festgelegten Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten.

Abänderung73

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Ortskenntnisse oder Vertrautheit mit örtlichen Gegebenheiten, so stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass unter transparenten und nicht

4. Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Ortskenntnisse oder Vertrautheit mit örtlichen Gegebenheiten, so stellt das Leitungsorgan des Hafens sicher, dass unter transparenten und nicht

diskriminierenden Bedingungen ein angemessener Zugang zu **einer entsprechenden Fortbildung** besteht, **es sei denn, der Mitgliedstaat gewährleistet Zugang zu dieser Fortbildung.**

diskriminierenden Bedingungen ein angemessener Zugang zu **Informationen** besteht.

Abänderung74

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. In den in Absatz 1 genannten Fällen hat das Leitungsorgan des Hafens die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen bis **1. Juli 2015** bzw. für nach diesem Datum geltende Mindestanforderungen mindestens drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendiensteanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Geänderter Text

5. In den in Absatz 1 genannten Fällen hat das Leitungsorgan des Hafens die Mindestanforderungen nach Absatz 2 und das Verfahren für die Gewährung des Rechts auf Erbringung von Hafendiensten gemäß diesen Anforderungen bis ...* 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.

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

Abänderung75

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde kann aus Gründen der Sicherheit des Seeverkehrs und des Umweltschutzes verlangen, dass die für Schlepp- und Festmachdienste eingesetzten Schiffe in dem Mitgliedstaat registriert sein müssen, in dem der betreffende Hafen liegt, und dass sie unter der Flagge dieses Mitgliedstaats fahren müssen.

Abänderung76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Das Leitungsorgan des Hafens behandelt die Hafendiensteanbieter gleich und handelt transparent.

Geänderter Text

1. Das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde** behandelt die Hafendiensteanbieter gleich und handelt transparent, **objektiv, nichtdiskriminierend und verhältnismäßig**.

Abänderung77

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Leitungsorgan des Hafens gewährt oder verweigert das Recht zur Erbringung von Hafendiensten auf der Grundlage der Mindestanforderungen nach Artikel 4 **binnen** eines **Monats** nach Eingang des Antrags. Ablehnungen sind anhand objektiver, transparenter, nicht diskriminierender und verhältnismäßiger Kriterien hinreichend zu begründen.

Geänderter Text

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. **Dies hat innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu erfolgen, auf keinen Fall jedoch später als vier Monate** nach Eingang des Antrags **auf Erteilung eines solchen Rechts und der erforderlichen Unterlagen**. Ablehnungen sind anhand objektiver, transparenter, nicht diskriminierender und verhältnismäßiger Kriterien hinreichend zu begründen.

Abänderung78

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1. Dieser Artikel gilt nicht für Fälle gemäß Artikel 9 dieser Verordnung, in denen das Leitungsorgan des Hafens kein öffentlicher Auftraggeber im Sinne der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen

Parlaments und des Rates^{1a} ist.

^{1a} *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).*

Abänderung⁷⁹

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. **Abweichend** von **Artikel 3** kann das Leitungsorgan des Hafens die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst folgenden Gründen begrenzen:

Geänderter Text

1. **Unbeschadet der bestehenden unterschiedlichen Modelle für die Organisation** von **Hafendiensten** kann das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde** die Zahl der Hafendiensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst folgenden Gründen begrenzen:

Abänderung⁸⁰

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Flächenknappheit oder vorbehaltene Flächennutzung, sofern das Leitungsorgan nachweisen kann, dass es sich bei der Fläche um eine für die Erbringung **des Hafendienstes** wesentliche Hafenanlage handelt und dass die Begrenzung **in Einklang steht mit dem förmlichen Entwicklungsplan des Hafens, der** vom Leitungsorgan des Hafens und **erforderlichenfalls nach den nationalen Rechtsvorschriften von anderen zuständigen Behörden** genehmigt wurde;

Geänderter Text

(a) Flächenknappheit oder vorbehaltene Flächennutzung, sofern das Leitungsorgan nachweisen kann, dass es sich bei der Fläche um eine für die Erbringung **von Hafendiensten** wesentliche Hafenanlage handelt und dass die Begrenzung **gegebenenfalls mit Beschlüssen oder Plänen in Einklang steht, die** vom Leitungsorgan des Hafens und **gegebenenfalls anderen zuständigen Behörden im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften** genehmigt wurden;

Abänderung81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Uferflächenknappheit, sofern dies eine wesentliche Voraussetzung für die sichere und wirksame Erbringung des Hafendienstes darstellt;

Abänderung82

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ab) aufgrund der Besonderheiten des Hafenverkehrs ist es nicht möglich, dass mehrere Hafendiensteanbieter ihre Dienste im Hafen unter wirtschaftlich zufriedenstellenden Bedingungen erbringen;

Abänderung83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ac) die Notwendigkeit, für einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb Sorge zu tragen;

Abänderung84

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter erfolgt nach einem

*allen interessierten Parteien
offenstehenden, diskriminierungsfreien
und transparenten Auswahlverfahren.
Das Leitungsorgan des Hafens
übermittelt allen interessierten Parteien
die notwendigen Informationen über den
Ablauf des Auswahlverfahrens und die
Einreichungsfrist sowie über alle
relevanten Vergabekriterien und
Anforderungen. Die Einreichungsfrist
muss so bemessen sein, dass alle
interessierten Parteien genügend Zeit
haben, um eine sinnvolle Bewertung
vornehmen und ihr Angebot vorbereiten
zu können; unter normalen Umständen
beträgt die Frist mindestens 30 Tage.*

Abänderung85

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens Hafendienste selbst oder durch eine von ihm unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige Stelle, so **kann** der Mitgliedstaat **den Beschluss zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer vom Leitungsorgan eines Hafens unabhängigen Behörde übertragen. Überantwortet der Mitgliedstaat die Annahme des Beschlusses zur Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter einer solchen Behörde, so darf die Zahl der Hafendiensteanbieter zwei nicht unterschreiten.**

Geänderter Text

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

Abänderung86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7

Artikel 7

entfällt

**Verfahren zur zahlenmäßigen
Begrenzung der Hafendiensteanbieter**

- 1. Die Begrenzung der Zahl der Hafendiensteanbieter nach Artikel 6 erfolgt nach einem allen interessierten Kreisen offenstehenden, diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren.**
- 2. Überschreitet der geschätzte Wert der Hafendienste den Schwellenwert nach Absatz 3, so gelten die Bestimmungen zum Vergabeverfahren, die Verfahrensgarantien und die maximale Laufzeit der Konzessionen gemäß der Richtlinie/.... [Konzessionsvergabe].**
- 3. Der Schwellenwert und die Methode zur Festlegung des Werts der Hafendienste entsprechen den einschlägigen und geltenden Bestimmungen der Richtlinie/.... [Konzessionsvergabe].**
- 4. Die ausgewählten Anbieter und das Leitungsorgan des Hafens schließen einen Hafendienstevertrag ab.**
- 5. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt eine wesentliche Änderung im Sinne der Richtlinie/.... [Konzessionsvergabe] der Bestimmungen eines Hafendienstevertrags während seiner Laufzeit als neuer Hafendienstevertrag und erfordert ein neues Verfahren nach Absatz 2.**
- 6. Die Absätze 1 bis 5 finden in den Fällen nach Artikel 9 keine Anwendung.**
- 7. Diese Verordnung gilt unbeschadet der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe]¹⁵, der Richtlinie/....[öffentliche Versorgung]¹⁶ und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe]¹⁷.**

¹⁵ Vorschlag für eine Richtlinie über die

Konzessionsvergabe (KOM(2011) 897 endgültig).

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

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

Abänderung87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten ***können beschließen***, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um zu gewährleisten, ***dass***

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten ***benennen die in ihrem Hoheitsgebiet zuständige Behörde – wobei es sich auch um das Leitungsorgan des Hafens handeln kann –, die befugt ist***, den Diensteanbietern in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um ***mindestens einen der folgenden Punkte*** zu gewährleisten:

Abänderung88

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) ***der Dienst allen Nutzern zur Verfügung steht***

Geänderter Text

(b) ***die Verfügbarkeit des Dienstes für alle Nutzer, möglichst zu gleichen Bedingungen;***

Abänderung89

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) die Sicherheit, Zuverlässigkeit und ökologische Nachhaltigkeit des Hafenbetriebs;

Abänderung90

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cb) die Bereitstellung angemessener Transportdienstleistungen für die Öffentlichkeit und den territorialen Zusammenhalt;

Abänderung91

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten benennen die für die Auferlegung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet. Bei der zuständigen Behörde kann es sich um das Leitungsorgan des Hafens handeln.

entfällt

Abänderung92

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Handelt es sich bei der benannten zuständigen Behörde nach Absatz 3 nicht um das Leitungsorgan des Hafens, so übt diese zuständige Behörde die in **den Artikeln 6 und 7** genannten Befugnisse in Bezug auf die Begrenzung der Zahl der

4. Handelt es sich bei der benannten zuständigen Behörde nach Absatz **1 dieses Artikels** nicht um das Leitungsorgan des Hafens, so übt diese zuständige Behörde die in **Artikel 6** genannten Befugnisse in Bezug auf die Begrenzung der Zahl der

Hafendiensteanbieter auf der Grundlage
gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen
aus.

Hafendiensteanbieter auf der Grundlage
gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen
aus.

Abänderung⁹³

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Beschließt **eine zuständige Behörde**,
gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in
allen unter diese Verordnung fallenden
Seehäfen in einem Mitgliedstaat
aufzuerlegen, so setzt **sie** die Kommission
hiervon in Kenntnis.

Geänderter Text

5. Beschließt **ein Mitgliedstaat**,
gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in
allen unter diese Verordnung fallenden
Seehäfen in einem Mitgliedstaat
aufzuerlegen, so setzt **er** die Kommission
hiervon in Kenntnis.

Abänderung⁹⁴

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Bei einer Störung von Hafendiensten,
für die gemeinwirtschaftliche
Verpflichtungen auferlegt wurden, oder
wenn die unmittelbare Gefahr einer
solchen Störung besteht, kann die
zuständige Behörde eine Notfallmaßnahme
ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in
Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der
ein Dienst für einen Zeitraum bis zu einem
Jahr einem anderen Anbieter zugewiesen
wird. Während dieses Zeitraums kann die
zuständige Behörde entweder ein neues
Verfahren zur Auswahl eines
Hafendiensteanbieters **nach Artikel 7**
einleiten oder Artikel 9 anwenden.

Geänderter Text

6. Bei einer Störung von Hafendiensten,
für die gemeinwirtschaftliche
Verpflichtungen auferlegt wurden, oder
wenn die unmittelbare Gefahr einer
solchen Störung besteht, kann die
zuständige Behörde eine Notfallmaßnahme
ergreifen. Die Notfallmaßnahme kann in
Form einer Direktvergabe erfolgen, bei der
ein Dienst für einen Zeitraum bis zu einem
Jahr einem anderen Anbieter zugewiesen
wird. Während dieses Zeitraums kann die
zuständige Behörde entweder ein neues
Verfahren zur Auswahl eines
Hafendiensteanbieters einleiten oder
Artikel 9 anwenden. **Kollektive
Arbeitskampfmaßnahmen, die im
Einklang mit den nationalen
Rechtsvorschriften des betreffenden
Mitgliedstaats und bzw. oder mit
geltenden Vereinbarungen zwischen den
Sozialpartnern ergriffen werden, gelten
nicht als eine Störung von Hafendiensten,
bei der Notfallmaßnahmen ergriffen**

werden können.

Abänderung95

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. **In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen kann** die zuständige Behörde beschließen, einen Hafendienst **unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst zu erbringen** oder **diese Verpflichtungen unmittelbar einer rechtlich selbständigen Stelle aufzuerlegen**, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. In diesem Fall gilt der Hafendiensteanbieter als interner Betreiber für die Zwecke dieser Verordnung.

Geänderter Text

1. **Das Leitungsorgan des Hafens oder** die zuständige Behörde **kann** beschließen, einen Hafendienst selbst oder **durch eine** rechtlich **selbständige** Stelle, über die **es bzw.** sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über **seine/ihre** eigenen Dienststellen entspricht, **zu erbringen, sofern Artikel 4 dieser Verordnung gleichermaßen auf alle Anbieter Anwendung findet, die den betreffenden Dienst erbringen.** In diesem Fall gilt der Hafendiensteanbieter als interner Betreiber für die Zwecke dieser Verordnung.

Abänderung96

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kontrolle, die die zuständige Behörde über eine rechtlich getrennte Stelle ausübt, gilt nur dann als der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entsprechend, wenn die Behörde einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf wesentliche Beschlüsse der **kontrollierten** Rechtsperson hat.

Geänderter Text

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 bzw.** 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.

Abänderung97

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der interne Betreiber **erbringt** den zugewiesenen Hafendienst nur in den Häfen, für die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

Geänderter Text

3. **In den Fällen gemäß Artikel 8 erbringt** der interne Betreiber den zugewiesenen Hafendienst nur in den Häfen, für die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

Abänderung98

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Unbeschadet des nationalen und des EU-Rechts einschließlich **Tarifverträgen** zwischen den Sozialpartnern **können** die **Leitungsorgane des Hafens** den **nach dem Verfahren des Artikels 7 benannten Hafendienstanbieter, wenn es sich bei diesem nicht um den bisherigen Hafendienstanbieter handelt, auffordern**, dem zuvor vom bisherigen Hafendienstanbieter beschäftigten Personal **die Rechte zu gewähren**, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.

Geänderter Text

2. Unbeschadet des nationalen und des EU-Rechts einschließlich **repräsentativer Tarifverträge** zwischen den Sozialpartnern **kann** die **zuständige Behörde** den **benannten Hafendienstanbieter auffordern**, dem **Personal Arbeitsbedingungen auf der Grundlage verbindlicher nationaler, regionaler oder lokaler Sozialstandards zu gewähren. Im Falle eines Transfers von Personal aufgrund des Wechsels eines Hafendienstanbieters werden** dem zuvor vom bisherigen Hafendienstanbieter beschäftigten Personal **dieselben Rechte gewährt**, die ihm bei einem Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG zugestanden hätten.

Abänderung99

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. **Fordert** das Leitungsorgan des Hafens von Hafendienstanbietern die Einhaltung **bestimmter Sozialstandards bei** der Erbringung der betreffenden Hafendienste, **so** sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendiensteverträgen das betreffende Personal aufzuführen und transparente

Geänderter Text

3. Das Leitungsorgan des Hafens **oder die zuständige Behörde fordert** von **allen** Hafendienstanbietern die Einhaltung **aller nach Unionsrecht bzw. nationalem Recht geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Standards, einschließlich geltender Tarifverträge im Einklang mit dem**

Einzelheiten ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.

nationalen Usus und den nationalen Traditionen. Findet im Zusammenhang mit der Erbringung der betreffenden Hafendienste ***ein Transfer von Personal statt***, sind in den Ausschreibungsunterlagen und Hafendienstverträgen das betreffende Personal aufzuführen und transparente Einzelheiten ihrer vertraglichen Rechte sowie die Bedingungen zu nennen, die für diese Beschäftigten im Zusammenhang mit den Hafendiensten gelten sollten.

Abänderung100

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 10 a

Ausbildung und Arbeitsschutz

1. Der Arbeitgeber stellt sicher, dass seine Beschäftigten die notwendige Ausbildung erhalten, um solide Kenntnisse der Bedingungen zu erwerben, unter denen ihre Arbeit verrichtet wird, und dass sie ordnungsgemäß ausgebildet sind, um die Gefahren beherrschen zu können, die bei ihrer Arbeit auftreten können.

2. Unter vollständiger Achtung der Autonomie der Sozialpartner wird der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene aufgefordert, Leitlinien für die Festlegung von Ausbildungsanforderungen festzulegen, durch die Unfälle verhindert und Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer auf höchstem Niveau geschützt werden. Diese Ausbildungsanforderungen werden regelmäßig aktualisiert, um die Häufigkeit von Unfällen am Arbeitsplatz kontinuierlich zu senken.

3. Die Sozialpartner sind aufgefordert, Modelle zu entwickeln, anhand deren ein Gleichgewicht zwischen der schwankenden Nachfrage nach

*Hafenarbeitern und der für den
Hafenbetrieb erforderlichen Flexibilität
einerseits und der Kontinuität und dem
Schutz der Arbeitnehmer andererseits
hergestellt wird.*

Abänderung101

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Dieses Kapitel, **mit Ausnahme von
Artikel 10a**, und die
Übergangsbestimmungen des Artikels 24
gelten nicht für Ladungsumschlags-,
Fahrgast- und Lotsendienste.

Abänderung102

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Erbringt das Leitungsorgan des Hafens,
der öffentliche Mittel erhält, **Hafendienste**
selbst, so führt es über **jede**
Hafendiensttätigkeit getrennt Buch, so
dass

Geänderter Text

2. Erbringt das Leitungsorgan des Hafens,
der öffentliche Mittel erhält, **Hafen- oder**
Ausbaggerungsdienste selbst, so führt es
über **diese aus öffentlichen Mitteln**
geförderte Tätigkeit oder Investition
getrennt Buch, so dass

Abänderung103

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**Wenn ein Leitungsorgan eines Hafens
oder eines Verbands von Häfen**
Ausbaggerungsdienste selbst erbringt und
für diese Tätigkeit öffentliche Mittel
erhält, darf es keine
Ausbaggerungsdienste in anderen
Mitgliedstaaten erbringen.

Abänderung104

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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, ***ausgeschüttete Dividenden und einbehaltene Gewinne*** oder jede sonstige Form öffentlicher Finanzhilfen.

Geänderter Text

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

Abänderung105

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Das Leitungsorgan des Hafens hält die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 fünf Jahre lang vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, zur Verfügung der Kommission und des ***zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgans nach*** Artikel 17.

Geänderter Text

4. Das Leitungsorgan des Hafens hält die Angaben über finanzielle Beziehungen im Sinne der Absätze 1 und 2 fünf Jahre lang vom Ende des Wirtschaftsjahres an gerechnet, auf das sich die Angaben beziehen, zur Verfügung der Kommission und des ***gemäß*** Artikel 17 ***benannten Organs***.

Abänderung106

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Das Leitungsorgan des Hafens stellt der Kommission und dem ***zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan auf Anfrage*** alle zusätzlichen Informationen

Geänderter Text

5. Das Leitungsorgan des Hafens stellt ***im Fall einer formalen Beschwerde und auf Anfrage*** der Kommission und dem ***nach Artikel 17 benannten Organ*** alle

zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung für notwendig erachten. Die Angaben werden binnen zwei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.

zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung für notwendig erachten. Die Angaben werden binnen zwei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.

Abänderung107

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Im Falle unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands können die Mitgliedstaaten beschließen, dass Absatz 2 dieses Artikels nicht für ihre Seehäfen des Gesamtnetzes gilt, die die Kriterien nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe a oder 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 nachvollziehbar bleiben. Wenn die Mitgliedstaaten einen solchen Beschluss fassen, setzen sie die Kommission davon in Kenntnis, bevor der Beschluss wirksam wird.

Abänderung108

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Entgelte für Dienste, die von einem internen Betreiber ***nach Artikel 9*** erbracht werden, ***und die Entgelte, die von Hafendiensteanbietern erhoben werden, die – im Fall der zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter – nicht nach offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren benannt wurden,*** werden in transparenter und diskriminierungsfreier Weise

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 und diskriminierungsfreier Weise

festgesetzt. Diese Entgelte entsprechen den Bedingungen in einem Wettbewerbsmarkt und sind nicht unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten Dienstes.

festgesetzt. Diese Entgelte entsprechen **so weit wie möglich** den Bedingungen in einem Wettbewerbsmarkt und sind nicht unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten Dienstes.

Abänderung109

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Hafendiensteanbieter stellt **dem zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan nach Artikel 17** auf Anfrage Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden. Dazu zählen die zur Festsetzung des Hafendiensteentgelts verwendete Methodik im Hinblick auf die Anlagen und Dienste, auf die sich diese Hafendiensteentgelte beziehen.

Geänderter Text

3. Der Hafendiensteanbieter stellt **im Fall einer formalen Beschwerde und** auf Anfrage **dem gemäß Artikel 17 benannten Organ** Informationen über die Elemente zur Verfügung, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der nach Absatz 1 erhobenen Hafendiensteentgelte festgelegt werden. Dazu zählen die zur Festsetzung des Hafendiensteentgelts verwendete Methodik im Hinblick auf die Anlagen und Dienste, auf die sich diese Hafendiensteentgelte beziehen.

Abänderung110

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Um einen Beitrag zu einem effizienten Infrastrukturentgeltesystem zu leisten, werden Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte in unabhängiger Weise vom Leitungsorgan des Hafens gemäß seiner eigenen Geschäftsstrategie und seinem Investitionsplan in einer Weise festgesetzt, die **die Wettbewerbsbedingungen am betreffenden Markt widerspiegelt und** mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang steht.

Geänderter Text

3. Um einen Beitrag zu einem effizienten Infrastrukturentgeltesystem zu leisten, werden Struktur und Höhe der Infrastrukturentgelte in unabhängiger Weise vom Leitungsorgan des Hafens gemäß seiner eigenen Geschäftsstrategie und seinem Investitionsplan in einer Weise festgesetzt, die mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen **und den Wettbewerbsvorschriften** in Einklang steht.

Abänderung111

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder entsprechend **den Geschäftspraktiken von häufigen** Nutzern oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastruktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern. Die zur Festlegung dieser Unterschiede **herangezogenen Kriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein und** den Wettbewerbsvorschriften **gebührend Rechnung tragen. Diese Unterschiede müssen insbesondere für alle Nutzer des betreffenden Hafendienstes zu gleichen Bedingungen gelten.**

Geänderter Text

4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder 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 fair und hinsichtlich der Nationalität diskriminierungsfrei sein und mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen sowie den Wettbewerbsvorschriften in Einklang stehen. Das Leitungsorgan des Hafen kann bei der Festsetzung der Entgelte externe Kosten berücksichtigen. Das Leitungsorgan des Hafens kann die Infrastrukturentgelte im Einklang mit der unternehmerischen Verfahrenspraxis unterschiedlich hoch festsetzen.**

Abänderung112

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Kommission wird ermächtigt, erforderlichenfalls nach dem Verfahren des Artikels 21 delegierte Rechtsakte für die gemeinsame Klassifizierung von Schiffen, Brennstoffen und Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Infrastrukturentgelte gelten können, und die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die Erhebung von

Geänderter Text

entfällt

Infrastrukturentgelten zu erlassen.

Abänderung113

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Struktur und die zur Festsetzung der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte herangezogenen Kriterien, ***einschließlich der Gesamtkosten und –einnahmen, auf denen Struktur und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte beruhen.*** Sie unterrichtet die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte, ihrer Struktur oder der ihrer Festlegung zugrunde gelegten Kriterien mindestens drei Monate im Voraus.

Geänderter Text

6. Das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer ***auf transparente Weise*** über die Struktur und die zur Festsetzung der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte herangezogenen Kriterien. Sie unterrichtet die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte, ihrer Struktur oder der ihrer Festlegung zugrunde gelegten Kriterien mindestens drei Monate im Voraus. ***Das Leitungsorgan des Hafens ist nicht verpflichtet, aus Einzelverhandlungen resultierende Gebührenunterschiede offenzulegen.***

Abänderung114

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt dem ***zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan*** und der Kommission ***auf Anfrage*** die Informationen nach Absatz 4 ***sowie detaillierte*** Angaben über ***Kosten und Einnahmen, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der erhobenen Hafeninfrastrukturentgelte festgelegt werden,*** und über die zur Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte für Anlagen und Dienste verwendete Methodik zur Verfügung.

Geänderter Text

7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt ***im Falle einer formalen Beschwerde und auf Anfrage*** dem ***gemäß Artikel 17 benannten Organ*** und der Kommission die Informationen nach Absatz 4 ***dieses Artikels,*** Angaben über ***die*** Höhe der erhobenen Hafeninfrastrukturentgelte und über die zur Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte für Anlagen und Dienste verwendete Methodik zur Verfügung.

Abänderung115

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Das Leitungsorgan des Hafens richtet einen Ausschuss von Vertretern der Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümer oder anderer Hafennutzer ein, die ein Infrastrukturentgelt oder ein Hafendienstentgelt oder beides entrichten müssen, den sogenannten "Beratenden Ausschuss der Hafennutzer".

Geänderter Text

entfällt

Abänderung116

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer jährlich vor der Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte zu deren Struktur und Höhe. Die in den Artikeln 6 und 9 genannten Hafendiensteanbieter konsultieren den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer jährlich vor der Festsetzung der Hafendienstentgelte zu deren Struktur und Höhe. Das Leitungsorgan des Hafens stellt angemessene Einrichtungen für diese Konsultationen bereit und wird von den Hafendiensteanbietern über die Ergebnisse der Konsultation unterrichtet.

Geänderter Text

2. Das Leitungsorgan des Hafens stellt sicher, dass geeignete Verfahren für die Konsultation der Nutzer, einschließlich der einschlägigen Betreiber von vernetzten Verkehrsdiensten, existieren. Es konsultiert die Hafennutzer im Fall wesentlicher Änderungen der Hafeninfrastrukturentgelte. Die Anbieter der Hafendienste stellen den Hafennutzern geeignete Informationen über die Struktur der Hafendienstentgelte und die bei ihrer Festsetzung angewandten Kriterien zur Verfügung. Die internen Betreiber, die im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Dienste erbringen, und die in Artikel 6 Absatz 1b genannten Hafendiensteanbieter konsultieren die Hafennutzer jährlich und vor der Festsetzung der Hafendienstentgelte zu deren Struktur und Höhe. Das Leitungsorgan des Hafens stellt angemessene Mechanismen für diese Konsultationen bereit und wird von den

Hafendiensteanbietern über die Ergebnisse der Konsultation unterrichtet.

Die in diesen Absatz genannten Verpflichtungen müssen Gremien – einschließlich Gremien mit gezielter Zusammensetzung – auferlegt werden können, die im Hafen bereits bestehen.

Abänderung117

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert regelmäßig ***Beteiligte wie beispielsweise im Hafen niedergelassene Unternehmen, Hafendiensteanbieter, Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümer, im Hafengebiet tätige Landverkehrsunternehmer und Behörden zu folgenden Themen:***

Geänderter Text

1. Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert regelmäßig ***die einschlägigen im Hafengebiet tätigen Beteiligten sowie gegebenenfalls die für die Planung der Verkehrsinfrastruktur zuständigen Behörden zu folgenden Themen:***

Abänderung118

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgen der Planung und von Entscheidungen zur Raumordnung hinsichtlich der Umweltleistung.

Abänderung119

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cb) Maßnahmen zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit im Hafengelände, darunter Maßnahmen zur Verbesserung der Gesundheit und Sicherheit der Hafenarbeiter und

Abänderung120

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Überschrift**

Vorschlag der Kommission

Unabhängiges Aufsichtsorgan

Geänderter Text

Unabhängige Aufsicht

Abänderung121

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
***ein unabhängiges Aufsichtsorgan die
Anwendung der Verordnung in allen***
unter diese Verordnung fallenden Seehäfen
im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats
überwacht und beaufsichtigt.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
für alle unter diese Verordnung fallenden
Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes
Mitgliedstaats ***wirksame Mechanismen
zur Bearbeitung von Beschwerden
existieren. Zu diesem Zweck benennen die
Mitgliedstaaten ein oder mehrere
unabhängige Gremien.***

Abänderung122

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. ***Bei dem unabhängigen Aufsichtsorgan
handelt es sich um*** eine rechtlich
selbständige und ***in ihrer Funktion*** von
Leitungsorganen des Hafens oder
Hafendiensteanbietern unabhängige ***Stelle.***
Die Mitgliedstaaten, die Eigentümer von
Häfen sind oder Häfen oder
Leitungsorgane von Häfen kontrollieren,
gewährleisten ***die*** effektive strukturelle
Trennung der Funktionen in
Zusammenhang mit ***Aufsicht und
Überwachung der Anwendung dieser***

Geänderter Text

2. ***Die unabhängige Aufsicht wird auf***
eine rechtlich selbständige und von ***den***
Leitungsorganen des Hafens oder
Hafendiensteanbietern ***funktional***
unabhängige ***Weise, durch die
Interessenkonflikte ausgeschlossen
werden, durchgeführt.*** Die
Mitgliedstaaten, die Eigentümer von Häfen
sind oder Häfen oder Leitungsorgane von
Häfen kontrollieren, gewährleisten, ***dass
eine*** effektive strukturelle Trennung der
Funktionen in Zusammenhang mit der

Verordnung von den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten. **Das** unabhängige **Aufsichtsorgan übt seine Befugnisse** unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit **aus**.

Bearbeitung von Beschwerden und den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten **besteht. Die** unabhängige **Aufsicht ist** unparteiisch **und** transparent und **erfolgt** unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit.

Abänderung123

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Das unabhängige Aufsichtsorgan befasst sich mit den von Parteien mit einem rechtmäßigen Interesse eingelegten Beschwerden und den vor das Aufsichtsorgan gebrachten Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben.

Geänderter Text

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 zur Bearbeitung von Beschwerden befugten Stellen nach Artikel 12 Absatz 5, Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 7.

Abänderung124

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Bei Streitigkeiten zwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Parteien ist **das unabhängige Aufsichtsorgan des Mitgliedstaats** zur Beilegung der Streitigkeit befugt, in dem der Hafen liegt, **wo** die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat.

Geänderter Text

4. Bei Streitigkeiten zwischen in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Parteien ist **der Mitgliedstaat** zur Beilegung der Streitigkeit befugt, in dem der Hafen liegt, **in dem** die Streitigkeit mutmaßlich ihren Ursprung hat. **Die betreffenden Mitgliedstaaten arbeiten zusammen und tauschen Informationen über ihre Tätigkeit aus.**

Abänderung125

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5. **Das unabhängige Aufsichtsorgan** ist berechtigt, von den Leitungsorganen der Häfen, Hafendiensteanbietern und Hafennutzern die Vorlage **von Informationen zu verlangen, die erforderlich sind, um Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.**

5. **Wenn eine Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, eine förmliche Beschwerde einlegt, ist die einschlägige Stelle, die für die unabhängige Aufsicht zuständig** ist, berechtigt, von den Leitungsorganen der Häfen, Hafendiensteanbietern und Hafennutzern die Vorlage **der erforderlichen** Informationen zu verlangen.

Abänderung126

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 6**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. **Das unabhängige Aufsichtsorgan kann nach Aufforderung durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung Stellung nehmen.**

entfällt

Abänderung127

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 7**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. **Das unabhängige Aufsichtsorgan kann den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer des betreffenden Hafens bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Streitigkeiten konsultieren.**

entfällt

Abänderung128

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 8**

Vorschlag der Kommission

8. Die Beschlüsse *des unabhängigen Aufsichtsorgans* sind unbeschadet einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich.

Geänderter Text

8. Die Beschlüsse *der für die unabhängige Aufsicht zuständigen Stelle* sind unbeschadet einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich.

Abänderung129

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 9**

Vorschlag der Kommission

9. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens **1. Juli 2015 darüber, welche Stelle als unabhängiges Aufsichtsorgan fungiert**, sowie in der Folge über jede diesbezügliche Änderung. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die Liste der *unabhängigen Aufsichtsorgane* auf ihrer Website.

Geänderter Text

9. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens ... * **über die Mechanismen und Verfahren, die eingeführt wurden, um den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu entsprechen**, sowie in der Folge **jeweils unverzüglich** über jede diesbezügliche Änderung. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die Liste der *einschlägigen Stellen* auf ihrer Website.

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

Abänderung130

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18**

Vorschlag der Kommission

Artikel 18

Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen

1. Die unabhängigen Aufsichtsorgane tauschen Informationen über ihre Arbeit sowie die Grundsätze und Praktiken ihrer Beschlussfassung aus, um eine einheitliche Umsetzung dieser Verordnung zu erleichtern. Zu diesem

Geänderter Text

entfällt

Zweck arbeiten sie im Rahmen eines Netzes zusammen, dessen Mitglieder regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentreffen. Die Kommission beteiligt sich an der Arbeit des Netzes und koordiniert und unterstützt sie.

2. Die unabhängigen Aufsichtsorgane arbeiten eng zusammen, um einander gegenseitig bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Dazu zählt auch die Durchführung von Untersuchungen im Zuge der Bearbeitung von Beschwerden und Streitigkeiten in Fällen, in denen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sind. Zu diesem Zweck stellen die unabhängigen Aufsichtsorgane einander auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlichen Informationen zur Verfügung.

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die unabhängigen Aufsichtsorgane der Kommission auf begründeten Antrag die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen. Die von der Kommission angeforderten Informationen müssen in Bezug auf die Erfüllung dieser Aufgaben verhältnismäßig sein.

4. Erachtet das unabhängige Aufsichtsorgan Informationen gemäß den Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über das Geschäftsgeheimnis als vertraulich, so gewährleisten das andere nationale Aufsichtsorgan und die Kommission diese Vertraulichkeit. Diese Informationen dürfen nur für die Zwecke verwendet werden, für die sie beantragt wurden.

5. Auf der Grundlage der Erfahrungen der unabhängigen Aufsichtsorgane und der Tätigkeit des Netzes nach Absatz 1 sowie zur Gewährleistung einer wirksamen Zusammenarbeit kann die Kommission gemeinsame Grundsätze zu geeigneten Vereinbarungen für den

Informationsaustausch zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 Absatz 2 erlassen.

Abänderung131

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, bei einer von den beteiligten Parteien unabhängigen Rechtsbehelfsinstanz einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung durch die zuständigen Behörden, das Leitungsorgan des Hafens oder **das unabhängige Aufsichtsorgan** getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Bei dieser Rechtsbehelfsinstanz kann es sich um ein Gericht handeln.

Geänderter Text

1. Jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, ist berechtigt, bei einer von den beteiligten Parteien unabhängigen Rechtsbehelfsinstanz einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Verordnung durch die zuständigen Behörden, das Leitungsorgan des Hafens oder **ein gemäß Artikel 17 benanntes Organ** getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einzulegen. Bei dieser Rechtsbehelfsinstanz kann es sich um ein Gericht handeln.

Abänderung132

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens **1. Juli 2015** mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen.

Geänderter Text

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

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

Abänderung133

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 21

entfällt

Ausübung der übertragenen Befugnisse

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

dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Abänderung134

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 22

entfällt

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Abänderung135

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Zur Evaluierung der Anwendung und Wirksamkeit dieser Verordnung werden dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig Berichte vorgelegt. Bis ... übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen **ersten und danach regelmäßig alle drei Jahre einen weiteren Bericht** und erforderlichenfalls geeignete Änderungsvorschläge. **Die Kommission berücksichtigt in ihren Berichten die vom Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog für die Häfen auf EU-Ebene erzielten Fortschritte.***

*** ABL.: Bitte Datum einfügen: vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.**

Abänderung136

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25

Vorschlag der Kommission

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

Sie gilt ab dem **1. Juli 2015**.

Geänderter Text

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

Sie gilt ab dem ...^{*}.

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