

## Zugang zum Markt für Hafendienste

Die Kommission legte 2013 einen Vorschlag für eine neue Verordnung vor, um die wirtschaftliche Effizienz und die finanzielle Transparenz der größten Seehäfen der EU zu verbessern. Nachdem im Trilog Einigung mit dem Rat erzielt wurde, wird nun bei der Plenartagung im Dezember 2016 über die neue Verordnung abgestimmt. Anders als die früheren, abgelehnten Vorschläge lässt dieser die Sozial- und Beschäftigungsbestimmungen der Mitgliedstaaten unberührt.

### Hintergrund

Die Wirtschaft der Union ist stark von den rund 1 200 Seehäfen der EU abhängig, über die 74 % der Ein- und Ausfuhren von Waren sowie 37 % des [Handels](#) der EU abgewickelt werden. Die Häfen sind nicht nur entscheidend für das Verkehrsgewerbe und die Wettbewerbsfähigkeit der EU, sie bieten bereits jetzt mehr als drei Millionen [Arbeitsplätze](#), sind weiter ausbaufähig und interessant für Investoren. Über 90 % des Güter- und Personenverkehrs in den Häfen der EU erfolgen über die [329](#) Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes ([TEN-V](#)), auf die der Vorschlag abstellt.

Frühere Versuche der Kommission, die Hafendienste zu modernisieren ([2001](#) und [2004](#)), lösten – insbesondere aufgrund ihrer sozialen und beschäftigungspolitischen Aspekte – Kontroversen aus und wurden vom Europäischen Parlament abgelehnt. [2007](#) ergriff die Kommission bereichsübergreifende unverbindliche Maßnahmen, um die Probleme der Hafenbranche zu lösen. Da keine oder nur wenige Verbesserungen festgestellt werden konnten, veröffentlichte die Kommission 2013 eine weitere [Mitteilung](#) und legte einen [Vorschlag für eine Verordnung](#) vor.

### Liberalisierung der Hafendienste in der EU

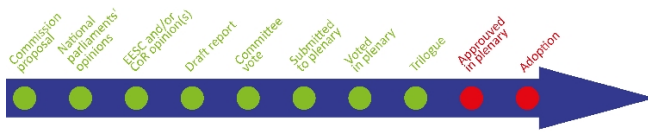
Bei den Trilog-Verhandlungen wurde im [Juni 2016](#) eine vorläufige Einigung erzielt, und die verbliebenen technischen Fragen wurden am [26. September 2016](#) geklärt. Der vom TRAN-Ausschuss [angenommene](#) endgültige Text wird bei der Plenartagung im Dezember vorgelegt. Die Kommission schlug vor, neue Vorschriften für die finanzielle Transparenz der Häfen einzuführen und sechs Hafendienste für den Markt zu öffnen, aber Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste, die in vielen Häfen durch öffentliche [Konzessionsverträge](#) sichergestellt werden, vom Marktzugang auszunehmen. Die Mitgesetzgeber schränkten den Geltungsbereich des Vorschlags dahingehend ein, dass der Marktzugang nun lediglich vier Dienste (Betankung, Abfallentsorgung, Anlegen und Schleppen) betrifft. Wenn Uferflächenknappheit oder gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dies erforderlich machen, können die Hafenverwaltungen die Zahl der Dienstleister begrenzen und Mindestanforderungen an sie stellen. Die Hafenbehörden können die Infrastrukturgebühren selbst festlegen, müssen jedoch den Aufsichtsgremien der Mitgliedstaaten und der EU auf Anfrage Informationen über die Verwendung öffentlicher Finanzmittel zur Verfügung stellen. Weitere Vorschriften betreffen die Konsultation von Hafennutzern (Höhe der Hafengebühren) und Interessenträgern (Koordinierung der Hafendienste, Anbindung an das Hinterland und Verwaltungsverfahren) sowie die unabhängige Überwachung und Aufsicht.

### Standpunkt des Europäischen Parlaments

Am [8. März 2016](#) stimmte das EP über die Änderungen ab, die in dem [Bericht](#) des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr ab (Berichtersteller: Knut Fleckenstein, S&D, Deutschland) gefordert werden. Die Änderungsanträge zielen darauf ab, die in den Mitgliedstaaten bestehenden Hafenverwaltungsmodelle aufrechtzuerhalten und die Liste der Mindestanforderungen für Hafendienste zu erweitern. Gefordert wird, dass die Verordnung nicht für die Instandhaltung der Zugangswege zu Häfen (Baggerarbeiten) gilt und dass Lotsendienste von den Marktzugangsbestimmungen ausgenommen werden. Ferner werden



gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festgelegt und die Vorschriften über finanzielle Transparenz gebilligt. Überdies fordern die Mitglieder des Europäischen Parlaments die Kommission auf, klarzustellen, welche öffentlichen Investitionen in die Hafeninfrastruktur nicht als [staatliche Beihilfen](#) gelten, was für [Häfen](#) überaus bedeutsam ist. Die Kommission [beabsichtigt](#), dieses Thema 2017 bei der Überprüfung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung ([AGVO](#)) aufzugreifen.



Weitere Einzelheiten zu dem Vorschlag und dem Legislativverfahren können Sie dem [Briefing](#) „Laufende Gesetzgebungsverfahren der EU“ des Wissenschaftlichen Diensts des Europäischen Parlaments entnehmen.