



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

---

**2013/0157(COD)**

4.12.2013

# **ÄNDERUNGSANTRÄGE 85 – 299**

**Entwurf eines Berichts**  
**Knut Fleckenstein**  
(PE521.596v01-00)

zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen

Vorschlag für eine Verordnung  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660DE.doc

PE523.043v02-00

**DE**

*In Vielfalt geeint*

**DE**



**Änderungsantrag 85**  
**Sabine Wils, Keith Taylor**

**Vorschlag für eine Verordnung**

–

*Vorschlag zur Ablehnung*

***Das Europäische Parlament lehnt den  
Vorschlag der Kommission ab.***

Or. de

*Begründung*

*Es besteht keine Notwendigkeit für diese Verordnung. In der Portius-Studie haben sich 80% der Befragten zufrieden mit dem Zugang zum Markt für Hafendienste ausgesprochen. Die EU-Kommission versucht Port Packages I&II fortzuführen, um u.a. Arbeitnehmerrechte einzuschränken und Sozialstandards zu deregulieren. Es wird auf die Konzessionsrichtlinie Bezug genommen, die jedoch bisher weder beschlossen noch im Wortlaut bekannt ist. Auch das Subsidiaritätsprinzip wird in erheblichem Maße verletzt.*

**Änderungsantrag 86**  
**Slawomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa**

**Vorschlag für eine Verordnung**

–

*Vorschlag zur Ablehnung*

***Das Europäische Parlament lehnt den  
Entwurf der Entschließung ab.***

Or. pl

**Änderungsantrag 87**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**

–

*Vorschlag zur Ablehnung*

***Das Europäische Parlament lehnt den  
Vorschlag der Kommission ab.***

Or. en

**Änderungsantrag 88  
Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Titel 1**  
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  
**RICHTLINIE** 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)

Or. fr

*Begründung*

*Aufgrund des wirtschaftlichen Ungleichgewichts der Häfen in Europa ist die Zulassung flexibler europäischer Ansätze in Bezug auf TEN-V-Häfen notwendig. Eine Richtlinie erscheint in diesem Zusammenhang passender als eine Verordnung.*

*Diese Änderung gilt im gesamten Legislativtext. Seine Annahme würde entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.*

**Änderungsantrag 89  
Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Titel 1**

*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

**RICHTLINIE** 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)

Or. en

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Seine Annahme würde entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.*

**Änderungsantrag 90**

**Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Titel 1**

*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

**RICHTLINIE** 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)

Or. nl

*Begründung*

*Diese Änderung gilt im gesamten Text. Ihre Annahme macht entsprechende Änderungen im gesamten Text notwendig.*

**Änderungsantrag 91**  
**Antonio Cancian**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Titel 1**

*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  
**RICHTLINIE** 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)

Or. it

*Begründung*

*Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Bei Annahme sind entsprechende Anpassungen im gesamten Text notwendig.*

**Änderungsantrag 92**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Titel 1**

*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  
**Richtlinie** 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)

Or. de

## Begründung

*Sollte die Mehrheit des Verkehrsausschusses und des Plenums eine Regelung zu diesem Zeitpunkt für notwendig erachten, so ist die Form der Verordnung nicht geeignet den unterschiedlichen Bedingungen in den europäischen Seehäfen Rechnung zu tragen. Eine Richtlinie wäre die geeignetere Form den unterschiedlichen nationalen Bedingungen zu entsprechen.*

*Diese Änderung gilt im gesamten Legislativtext. Seine Annahme würde entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.*

### **Änderungsantrag 93** **Karim Zéribi**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

*(1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Logistik- und Verkehrsketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen Hafennetzes sowie des Binnenmarktes zu leisten. Die Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen und einem investitionsfreundlichen Klima beitragen und die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen ermöglichen.*

##### *Geänderter Text*

*(1) Die modernen Hafendienste sollten zu einer größeren Effizienz der Häfen, einem förderlichen Klima für den Ausbau von Hafeninvestitionen entsprechend dem derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikbedarf und einer besseren Anbindung an die transeuropäischen Schienenverkehrsnetze beitragen. Ein Finanzrahmen für finanzielle Transparenz sollte als Grundlage für die Ausweitung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Häfen in Bezug auf die Planung der Infrastruktur- und Verwaltungskapazitäten dienen.*

Or. fr

### **Änderungsantrag 94** **Sabine Wils**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 1**

*Vorschlag der Kommission*

(1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Logistik- und Verkehrsketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen **Hafennetzes sowie des Binnenmarktes** zu leisten. Die Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen und einem investitionsfreundlichen Klima beitragen und die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen ermöglichen.

*Geänderter Text*

(1) Die volle Integration der Häfen in nahtlose Logistik- und Verkehrsketten ist erforderlich, um einen Beitrag zum Wachstum und zu einer effizienteren Nutzung und Funktionsweise des transeuropäischen **Verkehrsnetzes** zu leisten. Die Voraussetzung dafür sind moderne Hafendienste, die zu einer effizienten Nutzung der Häfen und einem investitionsfreundlichen Klima beitragen und die Entwicklung der Häfen entsprechend den derzeitigen und künftigen Verkehrs- und Logistikanforderungen ermöglichen.

***Die sozialen Standards der in den Europäischen Seehäfen Beschäftigten werden in vollem Umfang erhalten und durch diese Verordnung nicht in Frage gestellt. Ebenso darf das Streikrecht durch diese Verordnung nicht beeinträchtigt werden.***

Or. de

*Begründung*

*Die EU-Kommission spricht von derzeit 110.000 beschäftigten Hafentarbeitern. Diese stellen die Funktionsfähigkeit der Europäischen Seehäfen sicher. Die Port Packages I& II zielten darauf ab, die sozialen Standards und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu verschlechtern. Auch in dem vorliegenden Entwurf sind Formulierungen zur Einschränkung des Streikrechts enthalten. Von daher ist es wichtig die vorgeschlagene Ergänzung der Erwägung 1 hinzuzufügen.*

**Änderungsantrag 95  
Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 1 a (neu)**



*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Es ist wichtig, sich der Komplexität der Verwaltungsverfahren für die Zollabfertigung anzunehmen, da sie für die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs ein erhebliches Hindernis darstellt.***

Or. en

*Begründung*

*Ebenso wie im Fall der Richtlinie über die Konzessionsvergabe erscheint es ratsam, auf dieses Protokoll zu verweisen.*

**Änderungsantrag 96**  
**Georges Bach**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Zur Bewältigung der Herausforderungen im Seeverkehrssektor müssen die in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“ beschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verwaltungs- und Zollverfahren in Häfen in Kombination mit dieser Verordnung umgesetzt werden. Die Komplexität der Verwaltungsverfahren für die Zollabfertigung, die zu Verzögerungen im Hafensbetrieb führt, stellt für die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs und die Effizienz der Häfen in der Union ein erhebliches Hindernis dar.***

Or. en

**Änderungsantrag 97**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Gemäß dem Protokoll (Nr. 26) über Dienste von allgemeinem Interesse, insbesondere Artikel 2 hiervon, berühren die Bestimmungen der Verträge in keiner Weise die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, nichtwirtschaftliche Dienste von allgemeinem Interesse zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren.***

Or. fr

*Begründung*

*Wie bei der Richtlinie über die Konzessionsvergabe erscheint es ratsam, auf dieses Protokoll Bezug zu nehmen.*

**Änderungsantrag 98**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1b) Die Kommission sollte im Rahmen der Hochgeschwindigkeitsseewege ein transeuropäisches Konzept vorschlagen, das den Ausbau der Häfen in den Grenzregionen, insbesondere im Mittelmeer, an der Atlantikküste und an der Ostsee, und somit die Bereitstellung von in Bezug auf die Entfernung der Güterströme zwischen dem Ausgangs- und dem Bestimmungshafen geeigneten Hafendiensten ermöglicht, was zu einer Verringerung der durch den Landverkehr verursachten Verschmutzung und***

*Lärmbelästigung beitragen wird.*

Or. fr

**Änderungsantrag 99**  
**Georgios Koumoutsakos**

**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 Küstenregionen der EU schaffen. Zur Bewältigung der Herausforderungen im Seeverkehr, wie zum Beispiel der Unzulänglichkeiten in der nachhaltigen Transport- und Logistikkette, müssen die in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“ 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.*

Or. en

**Änderungsantrag 100**  
**Inés Ayala Sender**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1a) Eine umfangreiche Vereinfachung*

*der Zollverfahren kann für einen Hafen einen wichtigen wirtschaftlichen Wettbewerbsvorteil darstellen. Um unlauteren Wettbewerb von Häfen zu vermeiden und Zollformalitäten zu verringern, die den finanziellen Interessen der Union ernsthaft schaden können, müssen die Hafenbehörden zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen einen ordnungsgemäßen und effektiven risikobasierten Politikansatz einbeziehen. Diese Verfahren sollten von der Kommission und den Mitgliedstaaten regelmäßig wirksam überwacht werden, und die Kommission sollte abschätzen, inwieweit es notwendig ist, geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von unlauterem Wettbewerb zu treffen.*

Or. en

**Änderungsantrag 101**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1b) Während eine größere finanzielle Transparenz bei aus öffentlichen Mitteln finanzierten Häfen unerlässlich ist, gibt es eine Grenze für das Maß an Transparenz, das für aus privaten Mitteln finanzierte Häfen notwendig ist, da für Letztere bereits die EU-Wettbewerbsvorschriften gelten.*

Or. en

**Änderungsantrag 102**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 1 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1c) Hafenbetreiber sollten in einen Dialog mit den Kunden treten, daher bedarf es keines unabhängigen Aufsichtsorgans, das womöglich übermäßig bürokratisch wäre.***

Or. en

**Änderungsantrag 103**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung „Binnenmarktakte II - Gemeinsam für neues Wachstum“<sup>6</sup> ausführt, ist es für die Attraktivität des Seeverkehrs entscheidend, dass einerseits effiziente und verlässliche Hafendienste verfügbar sind und dass andererseits Transparenzprobleme in Bezug auf den Einsatz öffentlicher Mittel und in Bezug auf die Hafengebühren gelöst und Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen **und zur Überprüfung von Beschränkungen für die Erbringung von Dienstleistungen in Häfen** getroffen werden.

(2) Wie die Kommission in ihrer Mitteilung „Binnenmarktakte II - Gemeinsam für neues Wachstum“<sup>6</sup> ausführt, ist es für die Attraktivität des Seeverkehrs entscheidend, dass einerseits effiziente und verlässliche Hafendienste verfügbar sind und dass andererseits Transparenzprobleme in Bezug auf den Einsatz öffentlicher Mittel und in Bezug auf die Hafengebühren gelöst und Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung in den Häfen getroffen werden.

---

<sup>6</sup> COM(2012) 573 endg. (3.10.2012).

---

<sup>6</sup> COM(2012) 573 endg. (3.10.2012).

Or. de

**Änderungsantrag 104**  
**Philip Bradbourn**

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

### *Geänderter Text*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der **aus öffentlichen Mitteln finanzierten** Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

Or. en

## Änderungsantrag 105 Dominique Vlasto

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit

### *Geänderter Text*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz und Autonomie der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit

dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird. **Die Maßnahmen sollen darüber hinaus den Abbau fortbestehender Schranken für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ermöglichen, die Hindernisse für die Schaffung eines echten Binnenmarktes für den Seeverkehr darstellen.**

Or. fr

### *Begründung*

*Dem Ziel der Schaffung eines echten Binnenmarktes für den Seeverkehr stehen sehr zahlreiche Hindernisse im Wege, die in Bezug auf die innergemeinschaftlichen Seeverbindungen nach wie vor bestehen. Die Beseitigung dieser Zoll-, Verwaltungs- und technischen Schranken sollte zu den vorrangigen Zielen der Kommission zählen, da andernfalls ihre Strategie scheitern würde.*

### **Änderungsantrag 106 Luis de Grandes Pascual**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3**

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz **und Autonomie** der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

##### *Geänderter Text*

(3) Die Erleichterung des Zugangs zum Markt für Hafendienste auf Unionsebene und die Gewährleistung von finanzieller Transparenz der Seehäfen werden dazu beitragen, Qualität und Effizienz der den Hafennutzern angebotenen Dienste zu verbessern und ein investitionsfreundlicheres Klima in den Häfen zu schaffen, was wiederum zu geringeren Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten führen, den Kurzstreckenseeverkehr fördern und eine bessere Vernetzung des Seeverkehrs mit dem Verkehr auf der Schiene, den Binnenwasserstraßen und den Straßen begünstigen wird.

Or. es

**Änderungsantrag 107**  
**Mara Bizzotto**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Zur Erhöhung der finanziellen Transparenz, die durch eine engere Verbindung der Mittelbeschaffung mit den Kostenstellen sichergestellt wird, müsste das Leitungsorgan des Hafens die Möglichkeit haben, über eigene Mittel zu verfügen, die durch das vom Hafen erzeugte Verkehrsvolumen erzielt werden. Als eigene Mittel sind neben den typischen Einnahmen aus dem Hafenbetrieb die Anteile an den Steuereinnahmen aus dem dortigen Handelsverkehr anzusehen. Diese Bestimmung bekräftigt den europäischen Grundsatz der Subsidiarität und beschränkt außerdem die Verteilung staatlicher Ressourcen, die mitunter eine staatliche Beihilfe darstellen.***

Or. it

**Änderungsantrag 108**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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

(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.***

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.

Or. es

## **Änderungsantrag 109** **Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 4**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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

#### *Geänderter Text*

(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 – 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.

in Insel- oder Randlage verbessert – wobei es den Mitgliedstaaten jedoch unbenommen bleibt, diese Verordnung auch auf andere Häfen anzuwenden. ***Ihre Anwendung sollte gegebenenfalls auf die Seehäfen begrenzt werden, die erhebliche staatliche Subventionen erhalten.*** 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.

Or. en

### *Begründung*

*Wenn Häfen in einem freien Markt im Wettbewerb stehen und nicht von Subventionen abhängig sind, dann reicht der Wettbewerbsdruck aus, um sicherzustellen, dass Dienstleistungen im Hafen effizient erbracht und die den Kunden berechneten Gebühren auf einer vom Wettbewerb bestimmten kommerziellen Basis festgelegt werden und den Schutzmechanismen des normalen Wettbewerbsrechts unterliegen.*

### **Änderungsantrag 110 Dominique Vlasto**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4a) Aufgrund der Besonderheiten bei der Organisationsstruktur von Häfen und der von ihren Leitungsorganen durchgeführten Aufgaben sowie der überaus großen Vielfalt der europäischen Häfen erweist sich jedes Vorhaben zur Vereinheitlichung auf Gemeinschaftsebene als unmöglich und wenig zweckdienlich. Daher muss unbedingt anerkannt werden, dass die Mitgliedstaaten dafür zuständig sind, den Modus für die Verwaltung ihrer Häfen***

***unter gebührender Berücksichtigung der Besonderheiten und Merkmale jedes Hafens und der geltenden nationalen Rechtsvorschriften festzulegen, ohne dass dadurch die im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union dargelegten Wettbewerbsregeln und Bestimmungen zur finanziellen Transparenz beeinträchtigt werden.***

Or. fr

### *Begründung*

*Da die Entscheidung für eine Verordnung in Anbetracht der sehr zahlreichen Unterschiede in Bezug auf die geografischen und typologischen Gegebenheiten der Häfen und das nationale Recht anfechtbar ist, muss darauf hingewiesen werden, dass die Verwaltung von Häfen derzeit grundsätzlich unter die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt und auch künftig fallen muss. Diese nationale Zuständigkeit ist für die Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten unerlässlich und nicht als Hemmnis für die Einhaltung der Wettbewerbs- und Transparenzregeln der Verträge anzusehen.*

### **Änderungsantrag 111 Carlo Fidanza**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Lotsen-, Schlepp- und Festmachdienste sind ein wesentlicher Bestandteil der Maßnahmen, um im Interesse der Dienstleistungsnutzer, der Hafengemeinschaft und der gesamten örtlichen Gemeinschaft für die Sicherheit beim Transit, Manövrieren und Liegen von Schiffen in Häfen zu sorgen. Diesen Dienstleistungen, die zutreffender als technisch-nautische Dienste bezeichnet werden, ist gemeinsam, dass den Nutzern zu den wirtschaftlich günstigsten Bedingungen Fachkräfte und die geeignete Ausrüstung zur Verfügung gestellt werden. Die zuständige Behörde sollte insbesondere für die Sicherheit***

*beim Navigieren und Festmachen von Schiffen im Hafen und bei Bedarf und/oder im Notfall für Schutz sorgen.*

Or. en

**Änderungsantrag 112**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5a) Lotsendienste, An- und Ablegedienste und Schleppdienste sind technisch-nautische Dienste, die Merkmale eines öffentlichen Versorgungsdienstes wie Universalität und Kontinuität der Dienste, Regelung und Überwachung durch eine öffentliche Behörde und Erfüllung von im öffentlichen Interesse liegenden Erfordernissen wie Sicherheit im Seeverkehr und Umweltschutz aufweisen. Aufgrund dieser Merkmale ist es gerechtfertigt, dass bestimmte Mitgliedstaaten einen spezifischen Rechtsrahmen für die Anbieter dieser Dienste aufstellen und dass sie vom Anwendungsbereich von Kapitel II dieser Richtlinie ausgenommen sind;*

Or. fr

*Begründung*

*In der Richtlinie sollten die Besonderheiten der Lotsendienste, Schleppdienste und An- und Ablegedienste berücksichtigt werden, insbesondere ihre enge Verbindung mit der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und dem Umweltschutz.*

**Änderungsantrag 113**  
**Tanja Fajon**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Alle Anbieter von Hafendiensten sollten stets – insbesondere im Rahmen des Anwendungsbereichs dieser Verordnung – im öffentlichen Interesse handeln.***

Or. en

**Änderungsantrag 114**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Gemäß Protokoll Nr. 26 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union berührt diese Verordnung nicht die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, die in dieser Verordnung genannten Dienste als nichtwirtschaftliche Dienste von allgemeinem Interesse zu organisieren.***

Or. nl

**Änderungsantrag 115**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5b) An- und Ablegedienste weisen Merkmale eines öffentlichen Versorgungsdienstes wie Universalität und Kontinuität der Dienste, Regelung und Überwachung durch eine öffentliche Behörde und Erfüllung von im***

*öffentlichen Interesse liegenden Erfordernissen wie Sicherheit im Seeverkehr und Umweltschutz auf. Diese Merkmale wurden den An- und Ablegediensten auch vom Europäischen Gerichtshof in seinem Urteil vom 18. Juni 1998 – Corsica Ferries France SA – (Rechtssache C-266/96) zuerkannt;*

Or. fr

#### *Begründung*

*In der Richtlinie sollten die Besonderheiten der An- und Ablegedienste berücksichtigt werden, insbesondere ihre bereits vom EuGH anerkannten Merkmale einer öffentlichen Versorgungsdienstleistung.*

**Änderungsantrag 116**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5b) Diese Verordnung lässt die verschiedenen Modelle des Hafenmanagements in den Mitgliedstaaten unberührt, solange sie die Regeln in Bezug auf den Marktzugang und die finanzielle Transparenz beachten, und gilt unabhängig von der Verteilung der Zuständigkeiten zwischen öffentlichen Behörden und Leitungsorgan des Hafens in den Mitgliedstaaten.*

Or. nl

**Änderungsantrag 117**  
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 5 c (neu)**

**(5c) In Anbetracht des Zusammenhangs zwischen technisch-nautischen Diensten und Sicherheit im Seeverkehr, Gefahrenabwehr und Umweltschutz, können die nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten einen Regelungsrahmen bereitstellen, um die einschlägigen Diensteanbieter zu steuern und zu überwachen, ihre Tätigkeit zu koordinieren und spezifische Vorschriften für den transparenten und nichtdiskriminierenden Zugang zum Beruf, die Organisation und die Art und Weise anzunehmen, in der diese Dienste angeboten werden sollen;**

Or. en

**Änderungsantrag 118  
Philippe De Backer**

**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 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

(6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiensten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um etwaige negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher *ist* es *nicht* angemessen,

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.

diese Frage im derzeitigen Stadium auf Unionsebene zu regulieren, und **es sollte bis auf Weiteres** den Mitgliedstaaten überlassen **werden, zu entscheiden**, ob sie die Eigenerbringung von Hafendienstleistungen regulieren wollen oder nicht. Diese Verordnung sollte daher nur die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.

Or. en

## Änderungsantrag 119 Corien Wortmann-Kool

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiensten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um etwaige negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher **ist** es **nicht** angemessen, diese Frage auf Unionsebene zu regulieren, und **es sollte stattdessen** den Mitgliedstaaten überlassen **werden, zu entscheiden**, ob sie die Eigenerbringung von Hafendienstleistungen regulieren wollen oder nicht.



**Änderungsantrag 120**  
**Dominique Vlasto**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 6**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(6) Die Eigenerbringung von Dienstleistungen, bei der Reedereien oder Anbieter von Hafendiensten Personal ihrer Wahl beschäftigen und selbst Hafendienste erbringen, ist in einigen Mitgliedstaaten aus sicherheitstechnischen oder sozialrechtlichen Gründen reguliert. Die von der Kommission bei der Vorbereitung ihres Vorschlags konsultierten Betroffenen hoben hervor, dass die Einführung einer Bestimmung zur allgemeinen Ermöglichung der Eigenerbringung von Dienstleistungen auf Unionsebene zusätzliche Vorschriften zur Sicherheit und zu sozialrechtlichen Fragen erforderlich machen würde, um negative Auswirkungen in diesen Bereichen zu verhindern. Daher erscheint es angemessen, diese Frage nicht auf Unionsebene zu regulieren und *zu bekräftigen, dass die* Mitgliedstaaten *dafür zuständig und verantwortlich sind, die Möglichkeit der Regulierung der* Eigenerbringung von Hafendienstleistungen *zu prüfen*. Diese Verordnung sollte daher nur die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.

*Begründung*

*Präzisierung der Formulierung des französischen Wortlauts.*

**Änderungsantrag 121**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Gemäß Protokoll Nr. 26 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union wirken sich die Bestimmungen dieser Verordnung in keiner Weise auf die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten aus, die in dieser Verordnung genannten Tätigkeiten und Dienste als nichtwirtschaftliche Dienste von allgemeinem Interesse bereitzustellen oder zu organisieren. Folglich haben die Mitgliedstaaten und die zuständigen öffentlichen Behörden auch weiterhin die Befugnis, diese Tätigkeiten und Dienste als wirtschaftliche oder als nichtwirtschaftliche Dienste zu organisieren.***

Or. nl

*Begründung*

*See the agreement reached in the trilogue on the award of concession contracts (quote): "This Directive recognises and reaffirms the right of Member States and public authorities to decide the means of administration they judge to be most appropriate for performing works and providing services. In particular, this Directive should not in any way affect the freedom of Member States and public authorities to perform works or provide services directly to the public (or) to outsource such provision by delegating it to third parties. Member States or public authorities should remain free to define and specify the characteristics of the services to be provided, including any conditions regarding the quality or price of the services, in accordance with Union law, in order to pursue their public policy objectives. It should be recalled that Member States are free to decide, in compliance with the Treaty principles of equal treatment, non-discrimination, transparency and the free movement of persons to organize the provision of services either as services of general economic interest or as non-economic services of general interest or as a mixture thereof. It should equally be recalled that this Directive is without prejudice to the freedom of national, regional and local authorities to define, in conformity with Union law, services of general economic interest, their scope and the characteristics of the service to be provided, including any conditions regarding the quality of the service, in order to pursue its public policy objectives. It should*

*also be without prejudice to the power of national, regional and local authorities to provide, commission and finance services of general economic interest in accordance with Article 14 TFEU and Protocol No 26 annexed to the Treaties. [...] It is appropriate to clarify that non-economic services of general interest should not fall within the scope of this Directive.”*

## **Änderungsantrag 122**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 6 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6b) Diese Verordnung erlegt kein bestimmtes Modell für das Hafenmanagement auf, das dem Leitungsorgan eines Hafens eine spezifische Stellung, Funktion oder Aufgabe zuweist. Soweit die Regeln in Bezug auf den Marktzugang und die finanzielle Transparenz beachtet werden, können vorhandene Modelle des Hafenmanagements in Mitgliedstaaten, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt sind, aufrechterhalten bleiben. Dazu gehören auch Modelle, bei denen die mit dem Hafenmanagement verbundenen Rechte und Pflichten an (andere) öffentliche Behörden übertragen wurden, die das allgemeine Interesse im Hafen sicherstellen.***

Or. nl

#### *Begründung*

*Die Verordnung hat hinsichtlich der verschiedenen Managementmodelle neutral zu sein: öffentlich oder privat organisiert, zentral oder dezentral, mehr oder weniger übertragene Zuständigkeiten, ... Einige Mitgliedstaaten haben eine spezifische nationale oder regionale Rechtsvorschrift mit einem detaillierten Regelungsrahmen eingeführt. Dabei geht es nicht immer um Leitungsorgane, die (ausschließlich) als wirtschaftliche Akteure handeln, sondern auch um ein Hafenmanagement, das auf das allgemeine Interesse und den Mehrwert für eine weitere Region ausgerichtet ist.*

**Änderungsantrag 123**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 6 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6c) In einigen Modellen des Hafenmanagements ist das Leitungsorgan des Hafens als zuständige Behörde mit der Ausübung von (bestimmten) Rechten und Pflichten beauftragt. Die Verordnung gilt unabhängig davon, ob ein Mitgliedstaat selbst zuständige Behörde ist oder ein Leitungsorgan des Hafens befugt ist, als zuständige Behörde zu handeln.***

Or. nl

*Begründung*

*In Artikel 8 Absatz 3 des Verordnungsvorschlags räumt die Europäische Kommission die Möglichkeit ein, dass eine zuständige Behörde (wie an verschiedenen Stellen des Verordnungsvorschlags genannt) ein Leitungsorgan des Hafens sein kann. Dennoch führen andere Artikel diesbezüglich zu Unklarheiten, deshalb ist sie ausdrücklich in den Begründungserwägungen der Verordnung aufgenommen.*

**Änderungsantrag 124**  
**Carlo Fidanza**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 7**

*Vorschlag der Kommission*

*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

(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.

sollten präzise **definiert sein, was unter anderem** die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, einschließlich der Ausbildung, die erforderliche Ausrüstung, **die Verfügbarkeit des Dienstes, die Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr bzw. auf die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen oder in einer seiner Zufahrten, seine Einrichtungen, seine Ausrüstung, seine Mitarbeiter sowie die Einhaltung der Umwelterfordernisse betrifft**; diese Anforderungen müssen ferner transparent, diskriminierungsfrei, objektiv und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sein.

Or. en

## Änderungsantrag 125 Karim Zéribi

### 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 soll das Leitungsorgan des Hafens **in der Lage** sein, den Anbietern der Hafendienste Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste **vorzuschreiben**. Diese Mindestanforderungen **sollten unter anderem** die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, einschließlich der Ausbildung, **sowie die Einhaltung der Tarifverträge und der für den betreffenden Dienst geltenden nationalen Sozialstandards, die erforderliche Ausrüstung, die Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Seeverkehr und zur Gefahrenabwehr im Hafen und die Umwelterfordernisse umfassen**.

**Änderungsantrag 126**  
**Sabine Wils**

**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, **sozialen** und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern **sowie den beauftragten Subunternehmen** 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.

***Die Tätigkeit der Dienstleister darf nur unter Berücksichtigung aller Sicherheitsbestimmungen, Umweltschutzauflagen und unter der Anwendung aller arbeitsrechtlichen und tariflichen Regelungen und Abkommen erfolgen.***

Or. de

*Begründung*

*In den europäischen Seehäfen sind lt. EU-Kommission 110.000 Menschen beschäftigt. Die Zahl dürfte in Wirklichkeit noch höher liegen. Es ist unabdingbar, dass die verantwortlichen Leitungsorgane des Hafens auch die Einhaltung der sozialen Standards kontrolliert sowie die Sicherheits- und Umweltauflagen durchsetzt.*

**Änderungsantrag 127**  
**Brian Simpson**

**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, **umwelt- und sozialverträglichen** 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, **die für die Erbringung der jeweiligen Hafendienste** erforderliche Ausrüstung, **die Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und die Hafensicherheit, die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften und die Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters hinsichtlich der Einhaltung der Sozialstandards zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten und die Einhaltung der Arbeitnehmerrechte** beschränkt sein.

Or. en

*Begründung*

*Neben den fachlichen Qualifikationen, der Ausrüstung, der Sicherheit im Seeverkehr und Umweltbelangen sollte bei der Auswahl von Diensteanbietern auch die Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Sozialstandards eine Rolle spielen.*

**Änderungsantrag 128**  
**Georges Bach**

**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, **umwelt- und sozialverträglichen** Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste, **einschließlich der Unterauftragnehmer,** 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, **die Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Sicherheitsanforderungen, der Umwelterfordernisse, der sozialen und der Arbeitnehmerrechte, einschließlich der Einhaltung der Gesetze und Vereinbarungen zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten,** beschränkt sein.

Or. en

**Änderungsantrag 129**  
**Jutta Steinruck**

**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

*Geänderter Text*

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren, **umwelt- und sozialverträglichen** Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste,



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.**

**einschließlich der Unterauftragnehmer,** 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, die Ausrüstung, **die zur Erbringung der einschlägigen Hafendienste erforderlich ist, die Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Sicherheitsanforderungen, die Einhaltung der Umwelterfordernisse, die Zuverlässigkeit des Anbieters in Bezug auf die Einhaltung der sozialen und der Arbeitnehmerrechte, einschließlich der Einhaltung der Gesetze und Vereinbarungen zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit und zum Schutz der Beschäftigten** beschränkt sein.

Or. en

## **Änderungsantrag 130** **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

### **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**

#### *Geänderter Text*

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements **müssen die Anbieter** der Hafendienste **sicherstellen,** 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 und die Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Sicherheitsanforderungen** beschränkt sein. **Bei diesen Bedingungen sollte**

*transparent, diskriminierungsfrei, objektiv und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sein.*

*Umwelterfordernissen und nationalen Sozialstandards Rechnung getragen werden.*

*Diese Mindestanforderungen, die Umwelt- und Sozialstandards einschließen, sollten auf nationaler Ebene beschlossen und in jedem Hafen von dem entsprechenden Leitungsorgan überprüft werden.*

Or. en

### *Begründung*

*Die Sicherheit im Seeverkehr und Umweltfragen können nicht als Begründung für die Organisation der Hafendienste herangezogen werden. Sicherheits- und Umweltbestimmungen müssen unabhängig von der Organisation der Hafendienste eingehalten werden. Alle Mindestanforderungen an die Dienste müssen auf nationaler Ebene festgelegt werden, um eine unterschiedliche oder missbräuchliche Anwendung zu vermeiden.*

### **Änderungsantrag 131** **Dominique Vlasto**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 7**

##### *Vorschlag der Kommission*

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements **solte** 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**

##### *Geänderter Text*

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements **muss** 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 **zur kontinuierlichen Bereitstellung hochwertiger Hafendienste und zur Einhaltung der die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr betreffenden Vorschriften** beschränkt sein.

*jeweiligen Hafendienstes relevant sein.*

*Bei diesen Bedingungen sind auch Umwelterfordernisse und nationale Sozialstandards zu berücksichtigen.*

Or. fr

*Begründung*

*Die Einhaltung der Mindestanforderungen ist nicht freiwillig oder zweitrangig, sondern muss eine unabdingbare Voraussetzung für die Erbringung von Hafendiensten sein. Die Gewährleistung der Kontinuität und Qualität der Hafendienste vervollständigt den Änderungsantrag des Berichterstatters.*

**Änderungsantrag 132**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(7a) Jeder Diensteanbieter und insbesondere neue Marktteilnehmer sollten nachweisen, dass sie in der Lage sind, mit eigenem Personal und eigener Ausrüstung Dienste für eine Mindestanzahl von Schiffen zu erbringen. Sie sollten die einschlägigen Vorschriften und Bestimmungen, einschließlich der geltenden arbeitsrechtlichen Vorschriften, der geltenden Tarifverträge und Qualitätsanforderungen des Hafens, einhalten.*

Or. en

**Änderungsantrag 133**

**Giommaria Uggias**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Da es sich bei Häfen um räumlich

(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.

begrenzte Gebiete handelt, könnte der Marktzugang in bestimmten Fällen Einschränkungen unterworfen werden, und zwar **in Bezug auf die wirtschaftliche Fähigkeit des Marktes, eine größere Anzahl von Betreibern sicherzustellen, oder auf die** Flächenknappheit oder **die** 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 **auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene**, zu gewährleisten.

Or. it

#### **Änderungsantrag 134 Georgios Koumoutsakos**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(10a) Aufgrund der erheblichen Unterschiede hinsichtlich der Größe der Häfen müssen auch die wirtschaftliche Kapazität und die Fläche, die für den seeseitigen Betrieb zur Verfügung steht, bei der Beschränkung der Zahl der Anbieter von Hafendiensten berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollte es möglich sein, den Zugang zum Markt zu beschränken, um einen sicheren, zuverlässigen und ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.**

Or. en

**Änderungsantrag 135**  
**Philip Bradbourn**

**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) Im Interesse der Offenheit und Transparenz **bei aus öffentlichen Mitteln finanzierten Häfen** sollte das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten öffentlich bekannt gegeben werden, und die Interessenten sollten umfassende Unterlagen erhalten.

Or. en

**Änderungsantrag 136**  
**Sabine Wils**

**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]<sup>7</sup> folgen, einschließlich des Schwellenwertes und der Methode zur Bestimmung des Vertragswertes sowie der Definition wesentlicher Änderungen und der Elemente betreffend die Laufzeit des Vertrags.***

*Geänderter Text*

***entfällt***

---

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

Or. de

## Begründung

*Erwägung 13 nimmt Bezug zur Konzessionsrichtlinie. Diese ist aber weder beschlossen noch ist deren Inhalt im Detail bekannt. Daher kann eine Bezugnahme auf diese Richtlinie nicht beschlossen werden.*

### Änderungsantrag 137 Corien Wortmann-Kool

#### 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]<sup>7</sup> folgen, einschließlich des Schwellenwertes und der Methode zur Bestimmung des Vertragswertes sowie der Definition wesentlicher Änderungen und der Elemente betreffend die Laufzeit des Vertrags.**

---

<sup>7</sup> Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (COM(2011)0897 endgültig).

##### *Geänderter Text*

(13) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten **bei** zahlenmäßiger **Begrenzung** sollte **allen interessierten Parteien offenstehen und transparent und nichtdiskriminierend sein.**

---

<sup>7</sup> Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (COM(2011)0897 endgültig).

Or. en

### Änderungsantrag 138 Karim Zéribi

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

##### *Vorschlag der Kommission*

(14) Die **Auferlegung** **gemeinwirtschaftlicher** Verpflichtungen **zur zahlenmäßigen** Begrenzung der Anbieter eines Hafendienstes **sollte nur**

##### *Geänderter Text*

(14) Die **Mitgliedstaaten müssen in der Lage sein, gemeinwirtschaftliche** Verpflichtungen **aufzuerlegen, die eine zahlenmäßige** Begrenzung der Anbieter

*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.

eines Hafendienstes *aus Gründen des öffentlichen Interesses rechtfertigen können*, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes oder die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien *und die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr* zu gewährleisten *und die Umwelt zu schützen*.

Or. fr

### *Begründung*

*Die Mitgliedstaaten müssen unbedingt in der Lage sein, im öffentlichen Interesse liegende Verpflichtungen aufzuerlegen, unter anderem in den Bereichen Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie Umweltschutz. Diese Verpflichtungen können eine zahlenmäßige Begrenzung der Anbieter rechtfertigen.*

## **Änderungsantrag 139** **Sabine Wils**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 14**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(14) Die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur zahlenmäßigen Begrenzung der Anbieter eines Hafendienstes sollte 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 *und zwar durch sichere, umweltfreundliche, soziale und nachhaltige Hafendienste*.

Or. de

## Begründung

*Es ist absolut notwendig Kriterien an die Hafendienste zu stellen.*

### **Änderungsantrag 140** **Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 14**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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.

##### *Geänderter Text*

(14) Die **Mitgliedstaaten haben das Recht, gemeinwirtschaftliche** Verpflichtungen **aufzuerlegen, die eine zahlenmäßige** Begrenzung der Anbieter eines Hafendienstes **aus Gründen des öffentlichen Interesses rechtfertigen können**, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes oder die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien, **die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie den Umweltschutz** zu gewährleisten.

Or. en

### **Änderungsantrag 141** **Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 14**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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

##### *Geänderter Text*

(14) Die **Mitgliedstaaten müssen befugt sein, in Zusammenhang mit den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche** Verpflichtungen **aufzuerlegen, die die Zahl** der Anbieter eines Hafendienstes **aus Gründen des öffentlichen Interesses begrenzen**, um die Zugänglichkeit des Hafendienstes für alle Nutzer, die



Hafendienstes *oder* die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien zu gewährleisten.

ganzjährige Verfügbarkeit des Hafendienstes *im gesamten Hafengebiet*, die Erschwinglichkeit des Hafendienstes für bestimmte Nutzerkategorien, *die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr und die ökologische Nachhaltigkeit des Hafenbetriebs* zu gewährleisten.

Or. fr

## **Änderungsantrag 142** **Francesca Barracciu, Franco Frigo**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 16**

#### *Vorschlag der Kommission*

(16) Diese Verordnung schließt die Möglichkeit nicht aus, dass die zuständigen Behörden einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren, sofern dabei die geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen eingehalten werden. Gelten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, so sollte die Einhaltung des Beschlusses der Kommission vom 20. November 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind<sup>8</sup>, der Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen<sup>9</sup> und

#### *Geänderter Text*

(16) Diese Verordnung schließt die Möglichkeit nicht aus, dass die zuständigen Behörden einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren, sofern dabei die geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen eingehalten werden. ***Bei der Anwendung dieser Vorschrift müssen die besonderen Anforderungen im Hafensektor wie jene der Inseln und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit mehreren Infrastrukturdefiziten berücksichtigt werden.*** Gelten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, so sollte die Einhaltung des Beschlusses der Kommission vom 20. November 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind<sup>8</sup>, der Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom

des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen<sup>10</sup> gewährleistet sein.

---

<sup>8</sup> ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

<sup>9</sup> ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8.

<sup>10</sup> ABl. C 8 vom 11.1.2012.

25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen<sup>9</sup> und des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen<sup>10</sup> gewährleistet sein.

---

<sup>8</sup> ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

<sup>9</sup> ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8.

<sup>10</sup> ABl. C 8 vom 11.1.2012.

Or. it

### *Begründung*

*Da durch diese Verordnung eine Modernisierung des Hafennetzes erreicht werden soll, kann man nicht darüber hinwegsehen, dass es in vielen Häfen Infrastrukturdefizite gibt. Oft können diese Defizite nicht über den Markt beseitigt werden, daher ist die Unterstützung des Staates notwendig.*

### **Änderungsantrag 143 Karim Zéribi**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17**

##### *Vorschlag der Kommission*

(17) **Das Leitungsorgan des Hafens** sollte nicht zwischen Anbietern von Hafendiensten diskriminieren und insbesondere keine Unternehmen begünstigen, an denen **es** beteiligt ist.

##### *Geänderter Text*

(17) **Die Hafenbehörde** sollte nicht zwischen Anbietern von Hafendiensten diskriminieren und insbesondere keine Unternehmen begünstigen, an denen **sie** beteiligt ist.

Or. fr

## Begründung

„The managing body of the port“ sollte im Französischen mit dem Äquivalent für „Hafenbehörde“ statt mit dem für „Leitungsorgan des Hafens“ übersetzt werden, das den Artikeln, in denen es vorkommt, einen völlig anderen Sinn gibt.

### Änderungsantrag 144 Philip Bradbourn

#### 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 Dienstleistung 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 **diesem** Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von **dem** unabhängigen **Aufsichtsorgan** überwacht werden.

##### *Geänderter Text*

(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 Dienstleistung 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 **einer** unabhängigen **Stelle** überwacht werden.

Or. en

**Änderungsantrag 145**  
**Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

**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 Dienstleistung 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 **diesem** Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von **dem** unabhängigen **Aufsichtsorgan** überwacht werden.

*Geänderter Text*

(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 Dienstleistung durch Bedienstete der zuständigen Behörde – **wie zum Beispiel Lotsen** – 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. 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 **einer** unabhängigen **Stelle** überwacht werden.

Or. en

**Änderungsantrag 146**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 18**

*Vorschlag der Kommission*

(18) **Die** in einem Mitgliedstaat benannten

PE523.043v02-00

*Geänderter Text*

(18) **Das Leitungsorgan des Hafens oder**

44/136

AM\1012660DE.doc

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 Dienstleistung 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 *diesem* Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von *dem* unabhängigen Aufsichtsorgan überwacht werden.

*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 Dienstleistung 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 *einem* unabhängigen Aufsichtsorgan überwacht werden.

Or. en

### *Begründung*

*Das Leitungsorgan sollte die zuständige Behörde in einem Hafen sein.*

### **Änderungsantrag 147** **Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

### **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

#### *Geänderter Text*

(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 Dienstleistung 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.***

selbst erbringen oder einen internen Betreiber direkt mit ihrer Erbringung betrauen wollen. Beschließt die zuständige Behörde, den Dienst selbst zu erbringen, kann dies die Dienstleistung 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.

Or. pl

**Änderungsantrag 148**  
**Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(18a) Lotsendienste spielen eine wichtige Rolle für die Sicherheit im Seeverkehr und leisten einen Beitrag zum Umweltschutz. Die Anbieter von Lotsendiensten sollten bei Entscheidungen, die Sicherheit und Umwelt betreffen, eine gewisse Unabhängigkeit von den Hafennutzern wahren. In diesem Zusammenhang kann die Auferlegung von Beschränkungen für die Zahl der Anbieter von Lotsendiensten und die Erbringung dieser Dienste durch interne Betreiber mit***

**Änderungsantrag 149**  
**Brian Simpson**

**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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

*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 berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten **und steht im Einklang mit Artikel 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, nach dem Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer das Recht haben, Tarifverträge auszuhandeln und kollektive Maßnahmen zu ergreifen**. 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, **fordern die Leitungsorgane des Hafens** den ausgewählten Betreiber **auf**, 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

*Begründung*

*Das Leitungsorgan des Hafens sollte verpflichtet sein, zu verlangen, dass die Richtlinie 2001/23/EG angewendet wird. Darüber hinaus sollte das Recht, kollektive Maßnahmen zu ergreifen, geachtet werden.*

**Änderungsantrag 150**  
**Philippe De Backer**

**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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

*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 berührt nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten, ***sofern diese mit den Vorschriften des EU-Vertrags im Einklang stehen***. 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.



## Änderungsantrag 151 Georges Bach

### 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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> **anzuwenden**.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

#### *Geänderter Text*

(19) Die Mitgliedstaaten sollten das **uneingeschränkte** Recht behalten, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung **sollte** die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten **nicht berühren**. **Diese Verordnung sollte mit Artikel 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union im Einklang stehen**. 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, **sollte der betreffende Mitgliedstaat 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> **anwendet**.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Or. en

## Änderungsantrag 152 Dominique Vlasto

## 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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

#### *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 berührt nicht die Anwendung 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 **vom** ausgewählten Betreiber **verlangen**, 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Or. fr

#### *Begründung*

*Im Einklang mit Änderungsantrag 53 des Berichtstatters ist die Präzisierung wichtig, dass die Einhaltung der Richtlinie 2001/23/EG durch den neuen Betreiber nicht einfach eine Möglichkeit, sondern eine Verpflichtung darstellt.*

## Änderungsantrag 153

### Sabine Wils

## 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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

*Geänderter Text*

(19) Die Mitgliedstaaten sollten **in vollem Umfang** das Recht **bekommen**, den Beschäftigten von Unternehmen, die Hafendienste erbringen, ein angemessenes Niveau sozialer Sicherheit zu gewährleisten. Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung 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, **müssen** die zuständigen Behörden **aktuell und in absehbarer Zukunft** 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> anzuwenden.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Or. de

*Begründung*

*Die Formulierungen der Kommission sind zu unverbindlich.*

**Änderungsantrag 154**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**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 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 Betriebsteilen<sup>11</sup> **anzuwenden**.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

*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- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten **nicht berühren, und sie sollte voll und ganz mit Artikel 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union im Einklang stehen**. 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 **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 Betriebsteilen<sup>11</sup> **anwendet**.

---

<sup>11</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Or. en

**Änderungsantrag 155**  
**Kathleen Van Brempt**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 20**

*Vorschlag der Kommission*

**(20) In vielen Häfen wird der Marktzugang für Anbieter von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten durch öffentliche**

*Geänderter Text*

**entfällt**

***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 angewandt 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.***

Or. nl

#### *Begründung*

*In dieser Erwägung wird davon ausgegangen, dass der Bereich der Konzessionen unter die Richtlinie über die Konzessionsvergabe fällt, quod non.*

#### **Änderungsantrag 156**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui**

#### **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

##### *Geänderter Text*

(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.

Verordnung nicht auf die Erbringung von Ladungsumschlags- und Fahrgastdiensten angewendet werden. 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.

Or. en

## **Änderungsantrag 157** **Sabine Wils**

### **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***

*Geänderter Text*

***(20) Ausgenommen von dieser Verordnung sind die Ausbaggerung, die Hafenauffangeinrichtungen, das Festmachen und Schleppen sowie die Lotsendienste.***

***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.***

Or. de

#### *Begründung*

*Eine Bezugnahme auf die Konzessionsrichtlinie kann nicht beschlossen werden, da diese weder beschlossen noch deren Inhalt im Detail bekannt ist. Die Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste sind im Verordnungsentwurf ausgenommen. Die Ausbaggerung, die Hafenauffangeinrichtungen und die Lotsendienste sind jedoch systemwidrig in Artikel aufgenommen worden. Wie bereits der deutsche Bundesrat feststellte, haben diese in dieser Verordnung nichts zu suchen und müssen entsprechend gestrichen werden.*

#### **Änderungsantrag 158 Brian Simpson**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(20a) Lotsen-, Schlepp- und Festmachdienste sind unabdingliche, einzigartige und spezialisierte Dienste für die Schifffahrtsbranche, bei denen im Falle ihrer Öffnung für den Wettbewerb eine Gefahr für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr, den Schutz der Umwelt und die Effizienz der Häfen bestehen würde. Daher sollten sie von den Vorschriften über den Marktzugang in Kapitel II dieser Verordnung ausgenommen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 159**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 20 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(20a) Lotsendienste werden in den meisten Fällen aus Gründen der Effektivität und Sicherheit von nur einem Anbieter erbracht. Es müssen jedoch Vorkehrungen getroffen werden, damit die Vergabe dieses Hafendienstes auch unter Berücksichtigung der Transparenz und Kosteneffizienz erfolgt. Die Mitgliedstaaten können sich für eine zwei Jahre währende Ausnahmeregelung entscheiden, um die Sicherheits- und Vergabeverfahren für diesen wichtigen Dienst auszuarbeiten.***

Or. en

*Begründung*

*Den Mitgliedstaaten sollten zwei weitere Jahre eingeräumt werden, um sicherzustellen, dass nahtlos zur Anwendung der Bestimmungen von Artikel 7 übergegangen wird, ohne die Effektivität und Sicherheit des Dienstes zu beeinträchtigen.*

**Änderungsantrag 160**  
**Dominique Vlasto**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 20 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(20a) Aufgrund des spezifischen Charakters der als Lotsendienste, Schleppdienste und An- und Ablegedienste erbrachten technisch-nautischen Dienste und ihrer Wechselwirkungen mit der ordnungsgemäßen Organisation und Tragfähigkeit des gesamten Hafensbetriebs***



*ist es gerechtfertigt, diese Dienste, die gemeinwirtschaftliche Aufgaben erfüllen, von den in Kapitel II dieser Verordnung dargelegten Bestimmungen zum Marktzugang auszunehmen. Aus der Notwendigkeit, die Sicherheit und Gefahrenabwehr für den Seeverkehr, Personen und Hafenanlagen sowie den Schutz der Umwelt zu gewährleisten, ergibt sich, dass dem Mitgliedstaat oder dem Leitungsorgan des Hafens gestattet werden muss, Anbietern von Lotsendiensten, Schleppdiensten und An- und Ablegediensten, die die Kontinuität dieser Dienste unter allen Umständen, im gesamten Hafengebiet und ungeachtet des Schiffstyps gewährleisten müssen, ausschließliche Rechte einzuräumen.*

Or. fr

#### *Begründung*

*Aufgrund ihrer Merkmale und ihrer Verbindung mit der Sicherheit und dem Umweltschutz dürfen der gesamte Hafenbetrieb und die gesamten Hafendienste von der Übernahme der Kontrolle des Schiffs durch den Lotsen bis zum Festmachen nicht durch eine Handelspolitik geregelt werden, die außer Acht lässt, dass die betreffenden Anbieter eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe wahrnehmen.*

#### **Änderungsantrag 161 Inés Ayala Sender**

#### **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 nächsten Zeitraum 2014–2020 Beihilfen der EU in Anspruch nehmen können. Zum anderen beabsichtigt die Kommission, einen überarbeiteten Rahmen für staatliche Beihilfen für Häfen zu schaffen und da die neue***

***Richtlinie über die Konzessionsvergabe ebenso einen neuen Rechtsrahmen schafft, der ebenfalls behördlich genehmigte Hafendienste berührt, ist es notwendig, strenge Vorschriften über die Transparenz der Geldströme in diese Verordnung einzuschließen, damit unlauterer Wettbewerb und Dumping zwischen den Häfen der Union vermieden werden.***

Or. es

**Änderungsantrag 162**  
**Giommaria Uggias**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(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, ***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.

Or. it

**Änderungsantrag 163**  
**Dominique Vlasto**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Die Kommission sollte den Begriff der staatlichen Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrasturktur klären und dabei den nichtgewerblichen Charakter der Infrastruktur für den öffentlichen Zugang und den Küstenschutz berücksichtigen, insbesondere die Infrastruktur für den Schienen- und Straßenzugang und seine Anbindung an das nationale Verkehrssystem, die Infrastruktur für die im Hafengebiet erforderlichen Versorgungsleistungen, Liegeplätze und jegliche Infrastruktur, die den Zugang zu einem Hafengebiet ermöglicht, darunter den seeseitigen Zugang, Wasserstraßen und Küstenschutzbauten. Diese Arten von Infrastruktur sollten für alle potenziellen Nutzer unter gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich sein. Sie sollten unter die Verpflichtung des Staates fallen, den allgemeinen Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen.***

Or. fr

*Begründung*

*In Ergänzung des Änderungsantrags des Berichterstatters sollte die Liste der betroffenen Infrastrukturen um Liegeplätze erweitert werden, die einen wichtigen Bestandteil der Hafeninfrasturktur bilden.*

**Änderungsantrag 164**  
**Philippe De Backer**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Aufgrund des Fehlens klarer Leitlinien für staatliche Beihilfen für Häfen ist der Hafensektor Rechtsunsicherheiten ausgesetzt, da diese derzeit auf einem Einzelfallansatz beruhen. Im Interesse einer größeren Transparenz sollte die Kommission nach Konsultation aller Beteiligten einschließlich der Mitgliedstaaten und der Hafenbehörden klare Leitlinien zu staatlichen Beihilfen für Häfen vorlegen.***

Or. en

**Änderungsantrag 165  
Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Die Kommission sollte den Begriff der staatlichen Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrastruktur klären und dabei den nichtgewerblichen Charakter von Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur berücksichtigen.***

Or. en

**Änderungsantrag 166  
Knut Fleckenstein**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Die Kommission sollte den Begriff***

*der staatlichen Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrastruktur klären und dabei berücksichtigen, dass das Betreiben eines Hafens aufgrund der wichtigen Rolle, die Häfen im Rahmen der europäischen Wirtschaft spielen, unter die Verpflichtung des Staates fällt, den allgemeinen Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen. Deshalb sollten Häfen von der Regelung für staatliche Beihilfen ausgenommen werden, soweit sie öffentliche Aufgaben wahrnehmen, und in Bezug auf den gesamten nichtgewerblichen Betrieb wie die Instandhaltung der Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur, die für alle potentiellen Nutzer unter gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich ist, einer Regelung, wie sie für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse gilt, oder Bestimmungen für Infrastrukturkosten ähnlich denen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterliegen.*

Or. en

**Änderungsantrag 167**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(22a) Die Kommission sollte so bald wie möglich die Vorschriften für staatliche Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Hafenentwicklung im Einklang mit den Grundsätzen der Entscheidung zum Flughafen Leipzig/Halle klären.*

Or. en

## Begründung

Europaweit werden weithin staatliche Beihilfen für Häfen gewährt, wenn auch nach kaum einheitlichen Grundsätzen. Dies führt zu ineffizienter Allokation, zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Nachbarstaaten und zur Verschwendung öffentlicher Gelder.

**Änderungsantrag 168**  
**Kathleen Van Brempt**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Die Kommission sollte den Begriff der staatlichen Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrastruktur klären und dabei den nicht gewerblichen Charakter von Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur berücksichtigen. Dazu zählen Infrastruktur für die landseitige Anbindung an das nationale (Schienen- und Straßen)-Verkehrssystem, Infrastruktur für die in der Hafenzone erforderlichen Versorgungsleistungen und alle Infrastrukturen, die den Zugang zu einem Hafengebiet ermöglichen, einschließlich des seeseitigen Zugangs, Fahrrinnen und Hafenanlagen. Diese Arten von Infrastruktur sollten für alle potenziellen Nutzer unter gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich sein und fallen unter die Verpflichtung der zuständigen Behörde, den allgemeinen Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen. Die Kommission muss zudem die genaue Funktion, das Statut sowie die Aufgabe der Verwaltungsbehörde des Hafens berücksichtigen, der Beihilfe erhält und/oder selbst gewährt, wobei die Unterschiede in den verschiedenen Managementmodellen gemäß Erwägung 6 b (neu) zu beachten sind.***

Or. nl

## *Begründung*

*Wir schließen uns der Auffassung von Berichterstatter Fleckenstein an, dass Hafenmanagement nicht behandelt werden kann, ohne Konzepte der staatlichen Beihilfe in Augenschein zu nehmen, die für die Hafeninfrastruktur angewandt oder derzeit entwickelt werden. Mit diesem Vorschlag zur Anpassung soll die Anerkennung für gesetzlich ausgearbeitete, ordnungsgemäß begründete und transparente vorhandene Finanzierungsmodelle auf nationaler Ebene beantragt werden.*

### **Änderungsantrag 169 Corien Wortmann-Kool**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(22a) Die Kommission sollte den Begriff der staatlichen Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung von Hafeninfrastruktur klären und dabei den nichtgewerblichen Charakter von Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur, die allen potenziellen Nutzern zu diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich ist, sowie die Tatsache berücksichtigen, dass es zu den Verpflichtungen des Staates gehört, den allgemeinen Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen.***

Or. en

## *Begründung*

*Eindeutige Bestimmungen über staatliche Beihilfen sind eine wesentliche Voraussetzung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Häfen zu schaffen. Die Kommission arbeitet derzeit an einer Aktualisierung der Leitlinien für staatliche Beihilfen und sollte dabei den spezifischen Merkmalen der Hafeninfrastruktur Rechnung tragen. Die Verordnung wird den Einzelheiten dieser Bestimmungen nicht vorgreifen.*

### **Änderungsantrag 170 Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 22 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(22a) Die Vorschriften über staatliche Beihilfen müssen jedoch bei Beihilfen für die Errichtung von Infrastrukturen in Häfen auf Inseln Ausnahmen ermöglichen. Die Bedeutung der Häfen für diese Gebiete muss berücksichtigt werden, und die Vorschriften über staatliche Beihilfen müssen auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser geografisch bereits benachteiligten Gebiete erneut überdacht werden.**

Or. it

*Begründung*

*Da durch diese Verordnung eine Modernisierung des Hafennetzes erreicht werden soll, kann man nicht darüber hinwegsehen, dass es in vielen Häfen Infrastrukturdefizite gibt. Oft können diese Defizite nicht über den Markt beseitigt werden, daher ist die Unterstützung des Staates notwendig. Vor allem die Inseln hängen in hohem Maße von ihren Schiffsverbindungen ab und sind oft seit jeher von wirtschaftlichen Schwierigkeiten gekennzeichnet.*

**Änderungsantrag 171  
Bogusław Liberadzki**

**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 offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden, führen zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in**

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die **im Sinne von Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 keinem wirksamen Wettbewerb unterliegen, sollten in keinem unangemessenen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der angebotenen Dienste stehen und sollten transparent und**



***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.***

diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. en

## **Änderungsantrag 172 Giommaria Uggias**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte ***den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen*** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

#### *Geänderter Text*

(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 Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte ***in den verschiedenen Komponenten angegeben, den Kosten entsprechend bemessen*** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. it

**Änderungsantrag 173**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 23**

*Vorschlag der Kommission*

(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 Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen und** transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

*Geänderter Text*

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die **im Sinne von Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 keinem wirksamen Wettbewerb unterliegen, sollten in keinem unangemessenen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der angebotenen Dienste stehen und** sollten transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 174**  
**Philippe De Backer**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 23**

*Vorschlag der Kommission*

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt

*Geänderter Text*

(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 Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. **Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.**

wurden, führen zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Entgelte **für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die im Sinne von Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 keinem wirksamen Wettbewerb unterliegen, sollten in keinem unangemessenen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der angebotenen Dienste stehen und sollten transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.**

Or. en

## Änderungsantrag 175 Philip Bradbourn

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 Preismissbrauch **aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne dieser Verordnung erhoben werden.** Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen und transparent und

#### *Geänderter Text*

(23) Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens benannt wurden **oder die von ganz oder überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanzierten internen Betreibern erhoben werden,** führen zu einem höheren Risiko von Preismissbrauch, **wenn eine monopolistische oder oligopolistische Stellung besteht** und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt. 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.

diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. en

## **Änderungsantrag 176**

**Knut Fleckenstein**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 23**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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 Preismissbrauch **aufgrund ihrer monopolistischen oder oligopolistischen Stellung und in Anbetracht der Tatsache, dass ihr Markt nicht dem Wettbewerb unterliegt**. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne **dieser Verordnung** erhoben werden. Für die betroffenen Anbieter sollten in Ermangelung fairer Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte **den normalen Bedingungen des jeweiligen Marktes entsprechen** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

##### *Geänderter Text*

(23) Entgelte für Hafengebühren, die **im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b** von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, die nicht im Rahmen eines 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 Preismissbrauch. Das Gleiche gilt für Entgelte, die von internen Betreibern im Sinne **von Artikel 9 Absatz 1** erhoben werden. 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 erbrachten Dienste stehen** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. en

## **Änderungsantrag 177**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 23**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(23) **Für** Entgelte für Hafengebühren, die von Anbietern von Hafendiensten erhoben werden, sollten Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte **in einem sinnvollen Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert des angebotenen Dienstes stehen und dass diese** transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. nl

*Begründung*

*In dieser Erwägung vertritt die Europäische Kommission die Auffassung, dass Preise, die in einem freien Markt festgesetzt werden, naturgemäß ehrlicher sind als Preise, die in einem regulierten Markt festgesetzt werden. Dies ist nicht zwangsläufig der Fall. Auch in einem freien Markt ist Preissmissbrauch möglich.*

**Änderungsantrag 178**

**Philip Bradbourn**

**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

*Geänderter Text*

(24) Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für **Häfen vom Leitungsorgan des Hafens** autonom und in Einklang mit **der** eigenen gewerblichen

Strategie und *seinem* Investitionskonzept festgesetzt werden.

Strategie und *dem* Investitionskonzept *des Hafens* festgesetzt werden. *Wenn das Leitungsorgan des Hafens ganz oder überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, müssen die Entgelte transparent festgesetzt werden.*

Or. en

### Änderungsantrag 179 Phil Bennion

#### 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.

##### *Geänderter Text*

(24) Im Interesse der Effizienz sollten die Infrastrukturentgelte für den einzelnen Hafen *vom Leitungsorgan des Hafens* transparent und autonom und in Einklang mit seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festgesetzt werden.

Or. en

### Änderungsantrag 180 Luis de Grandes Pascual

#### 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.

##### *Geänderter Text*

(24) *Die* Infrastrukturentgelte für den einzelnen Hafen *sollten auf eine transparente Weise, die ein gewisses Maß an Autonomie sicherstellt*, und in Einklang mit seiner eigenen gewerblichen Strategie und seinem Investitionskonzept festgesetzt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 181**  
**Philippe De Backer**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 25**

*Vorschlag der Kommission*

(25) **Unterschiedliche** Infrastrukturentgelte **sollten zugelassen** werden, um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung oder Energie- und Kohlenstoffeffizienz anzuziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise **sollte** ein Beitrag zur Umwelt- und Klimapolitik und zur nachhaltigen Entwicklung der Häfen und ihres Umfeldes geleistet werden, insbesondere durch Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

*Geänderter Text*

(25) **Das Leitungsorgan des Hafens kann die** Infrastrukturentgelte **im Rahmen seiner Geschäftsstrategie unterschiedlich hoch festsetzen.** **Hafeninfrastrukturentgelte können unterschiedlich gestaltet** werden, um **beispielsweise** den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern und Wasserfahrzeuge mit überdurchschnittlicher Umweltleistung oder Energie- und Kohlenstoffeffizienz anzuziehen, insbesondere im Hinblick auf den Off-Shore- oder On-Shore-Seeverkehr. Auf diese Weise **könnte** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 182**  
**Philip Bradbourn**

**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

*Geänderter Text*

(26) **Die** Nutzer **von aus öffentlichen Mitteln finanzierten** Häfen, von denen Entgelte für die Nutzung **der** Hafeninfrastruktur und/oder **Hafendienste** erhoben werden, **sollten** regelmäßig konsultiert werden, wenn die Entgelte für

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).

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).

Or. en

### **Änderungsantrag 183** **Philippe De Backer**

#### **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).

Or. en



**Änderungsantrag 184**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 27**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(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.***

***entfällt***

Or. de

*Begründung*

*Dieses zusätzliche Aufsichtsorgan ist absolut überflüssig und schafft nur weitere zusätzliche Bürokratie, was mit Mehrkosten und Mehraufwand verbunden ist.*

**Änderungsantrag 185**  
**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 27**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(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.***

***entfällt***

Or. pl

**Änderungsantrag 186**  
**Georgios Koumoutsakos**

**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 in jedem Mitgliedstaat eine oder mehrere Stellen für eine unabhängige Aufsicht benannt werden. Mit dieser Aufgabe könnten bereits bestehende Organe, wie Wettbewerbsbehörden, Gerichte, Ministerien oder Abteilungen innerhalb von Ministerien, die nicht mit dem Leitungsorgan des Hafens verbunden sind, betraut werden.**

Or. en

**Änderungsantrag 187**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**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) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und effektiven Anwendung dieser Verordnung sollte **jeder** Mitgliedstaat ein unabhängiges Aufsichtsorgan **benennen**. Dabei kann es sich um ein bereits bestehendes Organ handeln.

Or. ro

**Änderungsantrag 188**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 189**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

Or. de

*Begründung*

*Dieses zusätzliche Aufsichtsorgan ist absolut überflüssig und schafft nur weitere zusätzliche Bürokratie, was mit Mehrkosten und Mehraufwand verbunden ist.*

**Änderungsantrag 190**  
**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

Or. pl

**Änderungsantrag 191  
Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

Or. fr

**Änderungsantrag 192  
Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(28) Die einzelnen **Organe, die eine unabhängige Aufsicht gewährleisten,** sollten **zusammenarbeiten und** Informationen über ihre Arbeit **in Fällen** austauschen, **die grenzüberschreitende Streitigkeiten und Beschwerden betreffen.**

**Änderungsantrag 193**  
**Corien Wortmann-Kool**

**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***

**Änderungsantrag 194**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(29) Um bestimmte Bestimmungen dieser **Richtlinie in Bezug auf** Umweltgebühren zu **stärken**, die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken und gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs **und darüber hinaus der im Rahmen der Verordnung über transeuropäische Verkehrsnetze vorgesehenen Hochgeschwindigkeitsseewege** 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 **und** Kraftstoffen zu erlassen. **Bei der Annahme solcher delegierten Rechtsakte sollte die Kommission den Environmental Ship Index (ESI) und die von der World Ports Climate Initiative (WPCI) erzielten Fortschritte berücksichtigen. Diese Klassifizierungen sollten als eine Grundlage dienen, die unterschiedliche Entgelte für die Nutzung der Hafeninfrastuktur ermöglicht, jedoch nicht die Zuständigkeit der zuständigen Hafenbehörden berühren, diese Infrastrukturentgelte festzusetzen.** Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die **Europäische** Kommission für eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.

Or. fr

**Änderungsantrag 195**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(29) Um die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame **internationale** Klassifikationen von Fahrzeugen **und Kraftstoffen** zu erlassen. 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 **an** den Rat sorgen.

Or. en

**Änderungsantrag 196**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

### *Vorschlag der Kommission*

(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.

### *Geänderter Text*

(29) Um die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen **und Kraftstoffen** zu erlassen. **Bei der Annahme solcher delegierter Rechtsakte sollte die Kommission den Environmental Ship Index (ESI) und die von der World Ports Climate Initiative (WPCI) erzielten Fortschritte berücksichtigen. Diese Klassifizierungen und gemeinsamen Leitlinien für die Anwendung von Umweltgebühren sollten nur als eine Grundlage dienen, die unterschiedliche Infrastrukturentgelte ermöglicht, und nicht die Zuständigkeit des Leitungsorgans eines Hafens berühren, diese Infrastrukturentgelte autonom und im Einklang mit den anwendbaren Rechtsvorschriften** festzusetzen. 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 **an** den Rat sorgen.

Or. en

## Änderungsantrag 197 Luis de Grandes Pascual

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29



(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.

(29) Um die unionsweite Kohärenz der Umweltgebühren zu stärken, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für gemeinsame Klassifikationen von Fahrzeugen **und** Kraftstoffen zu erlassen. **Bei der Annahme solcher delegierter Rechtsakte sollte die Kommission den Environmental Ship Index (ESI) und die von der World Ports Climate Initiative (WPCI) erzielten Fortschritte berücksichtigen. Diese Klassifizierungen sollten nur als eine Grundlage dienen, die unterschiedliche Infrastrukturentgelte ermöglicht, und nicht die Zuständigkeit des Leitungsorgans eines Hafens berühren, diese Infrastrukturentgelte autonom und im Einklang mit den anwendbaren Rechtsvorschriften** festzusetzen. 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 **an** den Rat sorgen.

Or. en

**Änderungsantrag 198**  
**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 30**

**(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 kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.**

**entfällt**

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Or. en

**Änderungsantrag 199  
Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 30**

**(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**

**entfällt**

*und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.*

---

<sup>13</sup> *ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

Or. de

### *Begründung*

*Erwägungsgrund 30 verstößt gegen das Subsidiaritätsprinzip. Es ermöglicht der EU-Kommission weitere Eingriffsmöglichkeiten in nationale Belange und schafft erneut zusätzliche bürokratische Regelungen.*

### **Änderungsantrag 200** **Georgios Koumoutsakos**

#### **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 kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.*

*entfällt*

---

<sup>13</sup> *ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

Or. en

**Änderungsantrag 201**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**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 kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.*

*entfällt*

---

*ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

Or. pl

**Änderungsantrag 202**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 30**

*Vorschlag der Kommission*

(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 gemäß 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 kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

*Geänderter Text*

(30) Um **angemessene** Bedingungen für die Durchführung dieser **Richtlinie** 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 gemäß 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 kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Or. fr

**Änderungsantrag 203**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 30**

*Vorschlag der Kommission*

(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**

*Geänderter Text*

(30) Um **faire und** einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, damit geeignete Vorkehrungen für **die Benennung eines europäischen Gremiums** getroffen werden können, **dessen Entscheidungen für die Häfen verbindlich sind.**

**16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>13</sup>, ausgeübt werden.**

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Or. en

### *Begründung*

*Um eine reibungslose und faire Anwendung der Verordnung sicherzustellen, sollte ein europäisches Gremium benannt werden.*

### **Änderungsantrag 204 David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

#### **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

##### *Geänderter Text*

(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 **und** 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.

werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Or. en

### *Begründung*

*Um jedes mögliche weitere Missverständnis zu vermeiden, wäre es nützlich, klar und deutlich zu erklären, für welche Art von Häfen diese Verordnung gilt.*

## **Änderungsantrag 205 Philippe De Backer**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(31a) Die in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnisse haben weitgehende Auswirkungen auf das Funktionieren der Häfen. Daher bietet der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog in Häfen den Sozialpartnern einen Rahmen, innerhalb dessen Ergebnisse hinsichtlich der Arbeitsorganisation und der Arbeitsbedingungen erzielt werden können, etwa in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit, Aus- und Weiterbildung, EU-Maßnahmen zu schwefelarmen Kraftstoffen sowie Attraktivität der Branche für junge Arbeitnehmer und für Arbeitnehmerinnen. Die Kommission sollte die Verhandlungen unterstützen und sie genau beobachten. Wird bis 2016 keine klare Einigung erzielt, so sollte die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag für einen Rechtsakt vorlegen.***

Or. en

**Änderungsantrag 206**  
**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 31 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(31a) Die Arbeitsbedingungen in den Häfen haben einen großen Einfluss auf die Effizienz der Häfen. In diesem Sinne sollten die Ausschüsse für den sozialen Dialog im Hafensektor ihre Vermittlungsrolle in Bezug auf die sozialen Bedingungen wahrnehmen, insbesondere was die Arbeits-, Arbeitsschutz-, Sicherheits-, Aus- und Fortbildungsbedingungen angeht. Die Kommission sollte die Verhandlungen erleichtern, unterstützen und überwachen. Die Sozialpartner sind aufgefordert, rechtzeitig über ihre Fortschritte Bericht zu erstatten, damit diese von der Kommission bei der Abfassung ihres Berichts über die Auswirkungen dieser Richtlinie berücksichtigt werden können.***

Or. fr

**Änderungsantrag 207**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 31 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(31a) Die in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnisse haben weitgehende Auswirkungen auf das Funktionieren der Häfen. Daher kann der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog in Häfen den Sozialpartnern auf EU-Ebene einen Rahmen bieten, innerhalb dessen***



*möglicherweise gemeinsame Ergebnisse in Bezug auf soziale Fragen im Zusammenhang mit den Arbeitsverhältnissen in Häfen erzielt werden können. Die Kommission sollte die Verhandlungen fördern, unterstützen und erforderlichenfalls technische Hilfe anbieten. Die Sozialpartner auf EU-Ebene sollten aufgefordert werden, rechtzeitig über die Fortschritte zu berichten, wenn sie dies wünschen, sodass die Ergebnisse von der Kommission bei der Berichterstattung über die Wirksamkeit dieser Verordnung berücksichtigt werden können.*

Or. en

**Änderungsantrag 208**  
**Inés Ayala Sender**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 31 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(31a) Die in den Häfen herrschenden Arbeitsverhältnisse haben weitgehende Auswirkungen auf das Funktionieren der Häfen. Daher bietet der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog in Häfen den Sozialpartnern einen Rahmen, innerhalb dessen Ergebnisse im Zusammenhang mit Fragen wie bessere Arbeitsbedingungen, Arbeitsschutz, Aus- und Weiterbildung erzielt werden können. Die Kommission sollte die Verhandlungen fördern, unterstützen und genau beobachten. Die Sozialpartner sollten ermutigt werden, rechtzeitig über die Fortschritte zu berichten, sodass diese von der Kommission bei der Berichterstattung über die Wirksamkeit dieser Verordnung berücksichtigt werden können.*

Or. en

**Änderungsantrag 209**  
**Philippe De Backer**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 31 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(31b) Mit dieser Verordnung wird kein bestimmtes Hafenmanagementmodell vorgeschrieben, in dessen Rahmen den Leitungsorganen des Hafens ein besonderer Status bzw. eine besondere Rolle oder Aufgabe zugewiesen wird. Die in den nationalen Rechtsvorschriften verankerten Hafenmanagementmodelle können beibehalten werden, sofern die Vorschriften für den Marktzugang und die finanzielle Transparenz eingehalten werden. Das schließt auch Modelle ein, bei denen die Rechte und Pflichten des Hafenmanagements öffentlichen Stellen übertragen werden, die im allgemeinen Interesse des Hafens handeln.***

Or. en

**Änderungsantrag 210**  
**Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Artikel 1***

***entfällt***

***Gegenstand und Anwendungsbereich***

***1. Mit dieser Verordnung wird Folgendes festgelegt:***

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

***(b) gemeinsame Regeln für Leitungsorgane oder***

***Hafendiensteanbieter in Bezug auf finanzielle Transparenz und Gebühren.***

***2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:***

- (a) Betankung,***
- (b) Ladungsumschlag,***
- (c) Ausbaggerung,***
- (d) Festmachen,***
- (e) Fahrgastdienste,***
- (f) Hafenauffangeinrichtungen,***
- (g) Lotsendienste, und***
- (h) Schleppen.***

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

***4. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anwenden. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, diese Verordnung auch auf andere Seehäfen anzuwenden, teilen sie der Kommission ihren Beschluss mit.***

Or. nl

**Änderungsantrag 211**  
**Inés Ayala Sender**

**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,***

***entfällt***

Or. es

### *Begründung*

*Der Anwendungsbereich der Richtlinie sollte auf die Erhöhung der Transparenz für Häfen beschränkt werden. Dies umfasst Transparenz der Geldströme, der staatlichen Beihilfen, der europäischen Beihilfen für Häfen etc.*

#### **Änderungsantrag 212**

**Jean-Pierre Audy**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

Or. fr

### *Begründung*

*Ehrlich gesagt ist nicht ersichtlich, wozu dieses zusätzliche Attribut „klarer“ dient. Ich schlage vor, es zu streichen, da es für den Rechtsakt juristisch irrelevant ist.*

#### **Änderungsantrag 213**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 2 – einleitender Teil**

##### *Vorschlag der Kommission*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

##### *Geänderter Text*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt, **sofern sie als wirtschaftliche Tätigkeiten organisiert werden:**

Or. nl

### *Begründung*

*Der Zweck der Verordnung besteht darin, den freien Marktzugang für bestimmte*

*Hafendienste sicherzustellen, sofern diese als wirtschaftliche Tätigkeiten organisiert werden. Unter Berücksichtigung der Freiheit der Mitgliedstaaten, um – unter Berücksichtigung der Vertragsvorschriften über Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung, Transparenz und die Freizügigkeit – Dienste als nichtwirtschaftlich zu organisieren, wird die Anpassung von Artikel 1 vorgeschlagen.*

**Änderungsantrag 214**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

*Geänderter Text*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten, ***sofern sie als wirtschaftliche Tätigkeit organisiert werden***, entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

Or. nl

**Änderungsantrag 215**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt:

*Geänderter Text*

2. Diese Verordnung gilt für die Erbringung folgender Kategorien von Hafendiensten entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt, ***sowie für Ausbaggerarbeiten***.

Or. en

**Änderungsantrag 216**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(b) Ladungsumschlag,**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Es ist nicht angemessen, dass diese Entgelte bei nicht subventionierten Häfen in einem wettbewerbsorientierten Markt reguliert werden und den Kunden des Hafens bei Geschäften zwischen Unternehmen die Kostenbasis offengelegt wird, wenn dies nicht im Gegenzug auch von der anderen Seite gefordert wird.*

**Änderungsantrag 217**  
**Philip Bradbourn**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(c) Ausbaggerung,**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 218**  
**Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(c) Ausbaggerung,**

**entfällt**

Or. de

## *Begründung*

*Wie der deutsche Bundesrat festgestellt hat, gehört die Ausbaggerung nicht zum Markt für Hafendienste sondern erfüllt eine öffentliche Aufgabe zur Sicherstellung des maritimen Zugangs der Häfen. Die Aufnahme in diese Verordnung ist falsch.*

### **Änderungsantrag 219** **Georgios Koumoutsakos**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(c) Ausbaggerung,**

**entfällt**

Or. en

### **Änderungsantrag 220** **Carlo Fidanza, Dominique Riquet**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen,**

**entfällt**

Or. it

### **Änderungsantrag 221** **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen,**

**entfällt**

Or. it

**Änderungsantrag 222**

**Philip Bradbourn**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen,**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 223**

**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen,**

**entfällt**

Or. de

*Begründung*

*Dies sollte ausgenommen werden, u.a. aufgrund von sicherheitspolitischer Fragen.*

**Änderungsantrag 224**

**Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen;**

**(d) An- und Ablegedienste;**

Or. fr



### *Begründung*

*In der französischen Übersetzung wird fälschlicherweise das Äquivalent für Festmacherdienste gegeben, die als An- und Ablegedienste (mit der französischen Entsprechung) bezeichnet werden.*

#### **Änderungsantrag 225**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) Festmachen;**

**(d) An- und Ablegedienste;**

Or. fr

### *Begründung*

*Die französische Benennung für „Festmachen“ ist zu eng für das, was mit der französischen Entsprechung für „An- und Ablegedienste“ genau gemeint ist, die Festmachen, Ausdocken und Verholen umfassen.*

#### **Änderungsantrag 226**

**Sabine Wils**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) Hafenauffangeinrichtungen,**

**entfällt**

Or. de

### *Begründung*

*Wie der deutsche Bundesrat festgestellt hat, gehören die Hafenauffangeinrichtungen nicht zum Markt für Hafendienste. Sie erfüllen eine öffentliche Aufgabe zur Reinhaltung der Häfen, die unverzichtbar ist.*

**Änderungsantrag 227**  
**Philip Bradbourn**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Lotsendienste und**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 228**  
**Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Lotsendienste und**

**entfällt**

Or. de

*Begründung*

*Wie der deutsche Bundesrat festgestellt hat, gehören die Lotsendienste nicht zum Markt für Hafendienste. Sie erfüllen vielmehr entscheidende Tätigkeiten zur Gewährleistung der nautischen Sicherheit in den Häfen sowie entscheidende Aufgaben für die Sicherheit der Häfen und gehören nicht in den Markt für Hafendienstleistungen. Hinter dieser Formulierung der Kommission stehen mit Sicherheit die großen Containerreedereien, die auf diesem Wege die Lotsengelder drücken wollen.*

**Änderungsantrag 229**  
**Carlo Fidanza**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(h) Schleppen.**

**entfällt**

Or. it

**Änderungsantrag 230**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(h) Schleppen.***

***entfällt***

Or. it

**Änderungsantrag 231**  
**Philip Bradbourn**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(h) Schleppen.***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 232**  
**Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(h) Schleppen.***

***entfällt***

Or. de

**Änderungsantrag 233**  
**Karim Zéribi**

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

Or. fr

*Begründung*

*Es erscheint sinnvoller, den Geltungsbereich dieses Rechtsakts auf die Häfen des TEN-V-Kernnetzes des transeuropäischen Netzes zu beschränken. Bereits der folgende Absatz desselben Artikels gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, diesen Rechtsakt auf andere Häfen anzuwenden, sofern sie dies beschließen.*

**Änderungsantrag 234**  
**Silvia-Adriana Țicău**

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

Or. ro

**Änderungsantrag 235**  
**Philippe De Backer**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auch auf andere Hafendienste anwenden. In diesem Fall setzen sie die Kommission von ihrer Entscheidung in Kenntnis.**

Or. en

*Begründung*

*Bei der in Absatz 2 enthaltenen Liste handelt es sich um eine abgeschlossene Liste. Dieser Absatz wird hinzugefügt, um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, weitere Hafendienste in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen.*

**Änderungsantrag 236  
Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*[...]*

**entfällt**

Or. nl

**Änderungsantrag 237  
Giommaria Uggias**

**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  
Verarbeitung, Beförderung und

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;

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 *im Hafen* umgeschlagene Ladung;

Or. it

**Änderungsantrag 238**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

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

*Vorschlag der Kommission*

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;

*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 **Befestigung und Lösen**, Verarbeitung, Beförderung und vorübergehender Lagerung der Ladung im jeweiligen Ladungsumschlagsterminal und in direktem Zusammenhang mit der Beförderung der Ladung; **einschließlich** Einlagern, Entladen, Umverpacken oder andere Mehrwertdienste, **die im Seehafen ausgeführt werden**, in Bezug auf die umgeschlagene Ladung;

Or. nl

**Änderungsantrag 239**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**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**  
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;**

2. „Ladungsumschlagsdienstleistungen“  
Organisation und Umschlag der Ladung  
zwischen den befördernden  
Wasserfahrzeugen und dem Land zum  
Zweck der Einfuhr, Ausfuhr oder des  
Transits der Ladung, **insbesondere**  
Verarbeitung, Beförderung und  
vorübergehender Lagerung der Ladung im  
jeweiligen Ladungsumschlagsterminal,  
**Einlagern, Entladen, Umverpacken und**  
**andere Dienste, die mit dem Transport der**  
**Ladung unmittelbar verbunden sind;**

Or. pl

*Begründung*

*In der Praxis umfassen in einigen Mitgliedstaaten die Ladungsumschlagsdienstleistungen in den Hafenterminals häufig das Einlagern, Be- und Entladen von Containern sowie ihr Umverpacken. Sollte die in der Verordnung festgelegte Definition der Ladungsumschlagsdienstleistungen nicht geändert werden, könnte dies dazu führen, dass verschiedene, von demselben Hafen erbrachte Dienstleistungen unterschiedlich geregelt sind.*

**Änderungsantrag 240**  
**Sabine Wils**

**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**

**entfällt**

**Wasserstraße frei zu halten;**

Or. de

*Begründung*

*Entsprechend Änderungsantrag 14, nach dem „Ausbaggerung“ Art. 1, 2c zu streichen ist, muss diese Ziffer ebenfalls gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 241**

**Silvia-Adriana Țicău**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 - Nummer 3**

*Vorschlag der Kommission*

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;

*Geänderter Text*

3. „Ausbaggerung“ die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen **sowie innerhalb des Hafens**, 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;

Or. ro

**Änderungsantrag 242**

**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*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;

ursprüngliche Beseitigung  
(Investitionsbaggerung) als auch die  
Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur  
Wasserstraße frei zu halten, **und ist kein  
Hafendienst, der den Nutzern angeboten  
wird**;

Or. en

### **Änderungsantrag 243** **Dominique Vlasto**

#### **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 Haferverkehr** 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 gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Instrumenten – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Hafeninfrastrukturen zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und erforderlichenfalls die **Durchführung, Organisation oder** Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen, **die Verwaltung des Haferverkehrs in dem betreffenden Hafen sowie die Gestaltung des Hafenraums obliegen**;

Or. fr

##### *Begründung*

*In Ergänzung des Änderungsantrags des Berichtstatters, in dem eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Aufgaben der Leitungsorgane der Häfen in den Mitgliedstaaten getroffen wird, müssen auch die Zuständigkeiten in Bezug auf die Gestaltung des Hafenraums genannt werden, die sich vor allem auf die Anbindung an andere Infrastrukturen und die Verknüpfung mit anderen Wirtschaftstätigkeiten auswirkt.*

### **Änderungsantrag 244** **Carlo Fidanza**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

Or. it

**Änderungsantrag 245  
Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

Or. de

*Begründung*

*Entsprechend Änderungsantrag 15, nach dem „Festmachen“ Art. 1, 2d zu streichen ist, muss diese Ziffer ebenfalls gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 246  
Karim Zéribi**

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

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

6. „**An- und Ablegedienste**“ die An- und Ablegedienste, die **mit dem** Festmachen, **Verholen und Ausdocken** eines **ankernden oder am Liegeplatz** befindlichen Wasserfahrzeugs im Hafen oder in der Zugangswasserstraße zum Hafen **betraut** sind;

Or. fr

*Begründung*

*Die Definition sollte präzisiert werden. Die französische Fassung bezieht sich auf die Entsprechung für Festmachen, nicht für An- und Ablegedienste. Außerdem umfassen An- und Ablegedienste drei Arten von Diensten: Festmachen, Verholen und Ausdocken.*

**Änderungsantrag 247**  
**Georgios Koumoutsakos**

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

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

6. „Festmachen“ die An- und Ablegedienste, die für das Festmachen eines Wasserfahrzeugs am Ufer im Hafen erforderlich sind, **um die sichere Verbringung von Fahrgästen und anderen Personen, Waren oder Ladungen auf das Schiff oder an Land zu ermöglichen;**

Or. el

**Änderungsantrag 248**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

6. „**An- und Ablegedienste**“ die **Dienste und Ausrüstungen für den Verkehr an Land und auf See sowie die Arbeitskräfte, die für das Festmachen, Verholen und Ausdocken** eines Wasserfahrzeugs im Hafen oder in der Zugangswasserstraße **zu den Hafeninfrakturen bestimmt** sind;

Or. fr

*Begründung*

*Die französische Benennung für „Festmachen“ ist zu eng für das, was mit der französischen Entsprechung für „An- und Ablegedienste“ genau gemeint ist, die Festmachen, Ausdocken und Verholen umfassen.*

**Änderungsantrag 249**  
**Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*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**;

**entfällt**

Or. de

*Begründung*

*Entsprechend Änderungsantrag 17 nachdem die Lotsendienste Art.1 Ziffer 2(g) zu streichen sind, muss diese Ziffer ebenfalls gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 250**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**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 Auslaufen des Wasserfahrzeugs auf der Zugangswasserstraße zum Hafen zu ermöglichen;

*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 **sowie bis zur Einfahrt / Ausfahrt in das / aus dem offenen Meer** zu ermöglichen;

Or. ro

**Änderungsantrag 251**  
**Karim Zéribi**

**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 zugunsten des Leitungsorgans des Hafens erhobene und von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern entrichtete Gebühr für die Nutzung von Infrastrukturen, Anlagen und Diensten **unter der Kontrolle und Verwaltung des Leitungsorgans des Hafens**, die Wasserfahrzeugen das Einlaufen in den und das Auslaufen aus dem Hafen einschließlich der Zugangswasserstraßen **und** den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung **sowie die landseitige Anbindung des Hafens** ermöglichen;

Or. fr

*Begründung*

*Diese Änderung erklärt sich von selbst.*

**Änderungsantrag 252**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**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 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, **sofern diese der Verwaltung des Hafens selbst unterstehen**, den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung **sowie die landseitige Anbindung des Hafens** ermöglichen;

Or. fr

*Begründung*

*Es sollte klargestellt werden, dass die Nutzung des landseitigen Zugangs zum Hafen entgeltspflichtig sein kann, sofern dieser tatsächlich vom betreffenden Hafen verwaltet wird.*

**Änderungsantrag 253**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**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**

*Geänderter Text*

9. „Hafeninfrastrukturentgelt“ eine unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens **bzw. des Organs zur Verwaltung der Zugangswasserstraße zum Hafen** erhobene **und von sämtlichen Nutzern der Hafeninfrastruktur bzw. von sämtlichen**

*Einlaufen in den und das Auslaufen aus dem Hafen einschließlich der Zugangswasserstraßen sowie den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung zu ermöglichen;*

*Nutzern der Zugangswasserstraßen zum Hafen entrichtete Gebühr für die Nutzung der wesentlichen Hafenanlagen und der Hafeninfrastruktur einschließlich der Infrastruktur für Passagiere;*

Or. ro

**Änderungsantrag 254**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*10. „Hafenauffangeinrichtungen“ alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände aufgefangen werden können im Sinne der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>14</sup> ;*

*entfällt*

---

<sup>14</sup> *ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81-90.*

Or. de

*Begründung*

*Entsprechend Änderungsantrag 16 nach dem die Hafenauffangeinrichtungen in Art. 1 Ziffer 2(f) zu streichen sind, muss diese Ziffer ebenfalls gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 255**  
**Karim Zéribi**

**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 einer zuständigen Behörde, mit der diese Behörde nach einem Verfahren zur zahlenmäßigen Begrenzung der Hafendiensteanbieter einen Hafendiensteanbieter zur Erbringung von Hafendiensten bestellt, ***unbeschadet der in den Mitgliedstaaten bestehenden Verfahren zur Benennung von Hafendiensteanbietern***;

Or. fr

*Begründung*

*Mit dem vorgeschlagenen Begriff des Hafendienstevertrags wird der Praxis bestimmter Mitgliedstaaten nicht Rechnung getragen.*

**Änderungsantrag 256**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 13**

*Vorschlag der Kommission*

13. „Hafendiensteanbieter“ eine natürliche oder juristische Person, die ***gegen Entgelt*** eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt oder dies beabsichtigt;

*Geänderter Text*

13. „Hafendiensteanbieter“ eine natürliche oder juristische Person, die eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt oder dies beabsichtigt;

Or. en

**Änderungsantrag 257**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 1 - Nummer 13**



*Vorschlag der Kommission*

13. „Hafendiensteanbieter“ eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt **oder dies beabsichtigt**;

*Geänderter Text*

13. „Hafendiensteanbieter“ eine natürliche oder juristische Person, die **in einem geregelten Rahmen** gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt;

Or. ro

**Änderungsantrag 258**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 13**

*Vorschlag der Kommission*

13. „Hafendiensteanbieter“: eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten **nach Artikel 1 Absatz 2** erbringt oder dies beabsichtigt;

*Geänderter Text*

13. „Hafendiensteanbieter“: eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von **als wirtschaftliche Tätigkeit organisierten** Hafendiensten erbringt oder dies beabsichtigt;

Or. nl

*Begründung*

*Entsprechend der Änderung zu Artikel 1 Absatz 2 vertreten wir die Auffassung, dass Mitgliedstaaten (oder andere zuständige Behörden oder Leitungsorgane der Häfen im Falle der Übertragung der Befugnisse) die Befugnis haben, zu entscheiden, ob ein Hafendienst als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen ist.*

**Änderungsantrag 259**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 13**

*Vorschlag der Kommission*

13. „Hafendiensteanbieter“: eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2 erbringt oder dies beabsichtigt;

*Geänderter Text*

13. „Hafendiensteanbieter“: eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nach Artikel 1 Absatz 2, ***sofern sie als wirtschaftliche Tätigkeit organisiert werden***, erbringt oder dies beabsichtigt;

Or. nl

**Änderungsantrag 260**  
**Dominique Vlasto**

**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 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 ***und anderen Personen*** ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;

Or. fr

*Begründung*

*Neben Fahrgästen können auch andere Personen an und von Bord gehen. Außerdem erlaubt der letzte Teil des Satzes eine weniger enge Auslegung von „Hafeninfrastruktur“ und erfasst beispielsweise auch die für Schiffsreparaturen erforderliche Infrastruktur.*

**Änderungsantrag 261**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**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 und anderen Personen ermöglichen;

*Geänderter Text*

16. „Seehafen“ ein **abgegrenztes** 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 und anderen Personen ermöglichen;

Or. ro

**Änderungsantrag 262**  
**Carlo Fidanza**

**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*

**entfällt**

Or. it

**Änderungsantrag 263**  
**Sabine Wils**

**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**

*Geänderter Text*

**entfällt**

***Auslaufen aus dem Hafen durch Hilfe  
beim Manövrieren des Wasserfahrzeugs  
zu ermöglichen;***

Or. de

*Begründung*

*Entsprechend Änderungsantrag 18, nach dem „Schleppen“ Art. 1, 2h zu streichen ist, muss diese Ziffer ebenfalls gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 264  
Jutta Steinruck**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***18a. „Unterauftragnehmer“ eine natürliche oder juristische Person, der die Ausführung aller oder eines Teils der Verpflichtungen aus einem Vertrag übertragen wird;***

Or. en

**Änderungsantrag 265  
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***18a. „Zugangs- und Hafenanlageninfrastruktur“ alle Infrastrukturen, die den see- und landseitigen Zugang zum Hafengebiet ermöglichen, einschließlich des Zugangs für den Seeverkehr und der Hafenanlagen, der landseitigen Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der Infrastruktur für die***

***Versorgungsleistungen, die für die im Hafengebiet ausgeführten Tätigkeiten erforderlich sind;***

Or. en

*Begründung*

*Die Infrastruktur von Häfen bedarf eines spezifischen Ansatzes. Insbesondere ist eine klarere Definition der verschiedenen Hafeninfrastrukturen erforderlich.*

**Änderungsantrag 266  
Phil Bennion**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***18a. „Hafen in Privateigentum, der privat betrieben wird“ einen Hafen, der sich nicht im Eigentum einer nationalen Behörde, einer Region, Provinz oder Gemeinde befindet und nicht von dieser betrieben wird;***

Or. en

**Änderungsantrag 267  
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***18b. „terminal- oder projektbezogene Infrastruktur“ die im Hafengebiet befindlichen baulichen Anlagen, einschließlich Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Landgewinnung für den Bau von Terminals, Ausbaggerung entlang der Liegeplätze und Anbindung der***

***Terminals an das öffentliche  
Verkehrsnetz innerhalb des Hafengebiets  
gemäß Artikel 2 Absatz 1 Nummer 18a;***

Or. en

*Begründung*

*Die Infrastruktur von Häfen bedarf eines spezifischen Ansatzes. Insbesondere ist eine klarere Definition der verschiedenen Hafeninfrastrukturen erforderlich.*

**Änderungsantrag 268  
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 18 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***18c. „Hafensinfrastruktur“ Anlagen,  
Lagergebäude, Werkstätten,  
Bürogebäude, mobile und ortsfeste  
Ausrüstung sowie Informations- und  
Automatisierungssysteme, die für die  
Erbringung der in Artikel 2 Absatz 2  
genannten Hafendienste erforderlich  
sind;***

Or. en

*Begründung*

*Die Infrastruktur von Häfen bedarf eines spezifischen Ansatzes. Insbesondere ist eine klarere Definition der verschiedenen Hafeninfrastrukturen erforderlich.*

**Änderungsantrag 269  
Jutta Steinruck**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel -3 (neu)**

**Artikel -3**

**Vergabe von Unteraufträgen**

**1. Hafendiensteanbieter gemäß Artikel 2 Absatz 13 dürfen Unteraufträge für Dienste nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Dienste zu erbringen. Arbeitskampfmaßnahmen gelten nicht als höhere Gewalt.**

**2. Unterauftragnehmer dürfen keine Unteraufträge vergeben.**

**3. Hafendiensteanbieter, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, teilen dem Leitungsorgan des Hafens den Namen der betreffenden Unterauftragnehmer und die von ihnen ausgeführten Tätigkeiten mit.**

**4. Handelt es sich bei dem Arbeitgeber um einen Unterauftragnehmer, tragen die Mitgliedstaaten unbeschadet der innerstaatlichen Rechtsvorschriften über Regressansprüche und Rückgriffsrechte oder der innerstaatlichen Rechtsvorschriften im Bereich der sozialen Sicherheit dafür Sorge, dass der Auftragnehmer, dessen unmittelbarer Unterauftragnehmer der Arbeitgeber ist, neben oder anstelle des Arbeitgebers für folgende Zahlungen haftbar gemacht werden kann:**

**(a) etwaige finanzielle Sanktionen und**

**(b) etwaige Nachzahlungen.**

**5. Handelt es sich bei dem Diensteanbieter um einen Unterauftragnehmer, so tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass der Hauptauftragnehmer und jeder zwischengeschaltete Unterauftragnehmer neben oder anstelle des beschäftigenden Unterauftragnehmers oder des Auftragnehmers, dessen unmittelbarer Unterauftragnehmer der Arbeitgeber ist,**

*für die in Absatz 4 genannten Zahlungen haftbar gemacht werden können, sofern ihnen bekannt war, dass der beschäftigende Unterauftragnehmer Drittstaatsangehörige ohne rechtmäßigen Aufenthalt beschäftigt hat.*

*6. Die Mitgliedstaaten können nach innerstaatlichem Recht strengere Haftungs Vorschriften vorsehen.*

*7. Unterauftragnehmer müssen in der Lage sein, ihre Zuverlässigkeit in Bezug auf die Einhaltung der sozialen und der Arbeitnehmerrechte, einschließlich der Einhaltung der Gesetze und Vereinbarungen zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit, nachzuweisen.*

Or. en

**Änderungsantrag 270**  
**Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 3*

*entfällt*

*Freier Dienstleistungsverkehr*

*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.*

Or. nl



**Änderungsantrag 271**  
**Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 4*

*entfällt*

***Mindestanforderungen an die Erbringung  
von Hafendiensten***

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

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

***(a) die fachlichen Qualifikationen des Hafendiensteanbieters, seiner Mitarbeiter oder der natürlichen Personen, die effektiv und fortlaufend die Tätigkeiten des Hafendiensteanbieters verwalten;***

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

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

***(d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften.***

***3. Die Mindestanforderungen sind transparent, nicht diskriminierend, objektiv und für Kategorie und Art der betreffenden Hafendienste relevant.***

**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.**

**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.**

Or. nl

**Änderungsantrag 272  
Karim Zéribi**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 4 – Absatz 1**  
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. **Die Hafenbehörde oder die zuständige Behörde** kann verlangen, dass Hafendiensteanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.

Or. fr

### *Begründung*

*Bestimmte Anforderungen sollten aus Gründen der Sachdienlichkeit eher auf nationaler als auf lokaler Ebene festgelegt werden, etwa die fachlichen Qualifikationen.*

#### **Änderungsantrag 273**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

#### **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 verlangen, dass Hafendiensteanbieter Mindestanforderungen für die Erbringung des betreffenden Hafendienstes erfüllen.

Or. nl

### *Begründung*

*Selbst wenn der Zugang zum Markt von Hafendiensten ungehindert ist, kann es notwendig sein, Diensteanbringern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen, um bestimmte Marktstörungen zu vermeiden (cherry picking, Koordinationsprobleme,...)*

#### **Änderungsantrag 274**

**Dominique Vlasto**

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

Or. fr

### *Begründung*

*Der fakultative Charakter dieser Bestimmung wird den Herausforderungen, auf die sich die dargelegten Mindestanforderungen beziehen, nicht gerecht.*

#### **Änderungsantrag 275** **Dominique Vlasto**

#### **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

Or. fr

### *Begründung*

*Der restriktive Charakter dieser Bestimmung wird den Herausforderungen, -----auf die sich die dargelegten Mindestanforderungen beziehen, nicht gerecht.*

#### **Änderungsantrag 276** **Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 4 – Absatz 2 - Einführung**

##### *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 dürfen sich, sofern anwendbar, **insbesondere** beziehen auf

Or. pl

### *Begründung*

*In der Verordnung sollte den Leitungsorganen der Häfen ein gewisser Spielraum bei der Bestimmung von Mindestanforderungen für die Dienstleistungserbringung eingeräumt werden.*

**Änderungsantrag 277**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**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) **das Vorhandensein eines Zugangs zur betreffenden Hafeninfrastuktur für die Erbringung des betreffenden Diensts sowie das Verfügen über** die zur Erbringung des betreffenden Hafendienstes unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die Fähigkeit, diese Ausrüstung auf angemessenem Niveau zu halten;

Or. ro

**Änderungsantrag 278**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**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 **für alle Schiffe, die der Hafen aufnehmen kann, an allen Liegeplätzen und** unter normalen und sicheren Bedingungen benötigte Ausrüstung und die **technische und finanzielle** Fähigkeit, diese Ausrüstung auf angemessenem Niveau zu halten;

Or. fr

*Begründung*

*Bei bestimmten Hafendiensten müssen die Grundsätze der Universalität und Kontinuität der Dienste gewahrt werden, insbesondere wenn es sich dabei um die Wahrnehmung einer gemeinwirtschaftlichen Aufgabe handelt.*

**Änderungsantrag 279**  
**Georges Bach**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(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;

*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, **Arbeitnehmer** und **sonstige** Personen in diesem Gebiet;

Or. en

**Änderungsantrag 280**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(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;

*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, **zur Verfügbarkeit des Dienstes und zur Zusammenarbeit zwischen den technischen Diensten;**

Or. en

**Änderungsantrag 281**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(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;

*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, **und zur Verfügbarkeit des Dienstes**;

Or. en

**Änderungsantrag 282**  
**Jean-Pierre Audy**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

(d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen Umweltvorschriften.

*Geänderter Text*

(d) die Einhaltung von lokalen, nationalen, EU- und internationalen **Sozial- und** Umweltvorschriften.

Or. fr

*Begründung*

*Sozialdumping sollte verhindert werden.*

**Änderungsantrag 283**  
**Georgios Koumoutsakos**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(da) die Einhaltung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften;**

**Änderungsantrag 284**  
**Karim Zéribi**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) die Zuverlässigkeit des Antragstellers in Bezug auf die Achtung der Sozial- und Arbeitsrechte, darunter die Achtung der Tarifverträge und die gesetzlichen Bestimmungen zur Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz;***

Or. fr

**Änderungsantrag 285**  
**Sabine Wils**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(d a) (e) die Einhaltung der Normen des Sozial- und Arbeitsrechts inkl. der Bestimmungen zum Gesundheitsschutz und zur Unfallverhütung;***

Or. de

*Begründung*

*Diese Ergänzung ist notwendig, da die Arbeitsbedingungen der in den europäischen Seehäfen arbeitenden Menschen unabdingbar in diese Regulierung gehören.*

**Änderungsantrag 286**  
**Brian Simpson**



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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) die Zuverlässigkeit des Hafendiensteanbieters hinsichtlich der Einhaltung der Sozialstandards zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten und die Einhaltung der Arbeitnehmerrechte;***

Or. en

*Begründung*

*Neben den fachlichen Qualifikationen, der Ausrüstung, der Sicherheit im Seeverkehr und Umweltbelangen sollte bei der Auswahl von Diensteanbietern auch die Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung der Sozialstandards eine Rolle spielen.*

**Änderungsantrag 287**  
**Corien Wortmann-Kool**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) Anforderungen an die Verfügbarkeit;***

Or. en

**Änderungsantrag 288**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) die Zuverlässigkeit des Bewerbers in Bezug auf die Einhaltung der sozialen und der Arbeitnehmerrechte, einschließlich der Einhaltung der Gesetze***

*und der Vereinbarung zum Schutz der  
Gesundheit und Sicherheit;*

Or. en

**Änderungsantrag 289**  
**Georges Bach**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***2a. die Einhaltung der sozial- und  
arbeitsrechtlichen Vorschriften,  
einschließlich der Einhaltung der Gesetze  
und der Vereinbarung zum Schutz der  
Gesundheit und Sicherheit;***

Or. en

**Änderungsantrag 290**  
**Mara Bizzotto**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3a. Das zum TEN-V gehörende  
Leitungsorgan des Hafens kann sich am  
System zum Ausbau der  
Landverbindungen zu den Märkten auch  
mit eigenen Investitionen zur  
Verwirklichung von Bauten und/oder  
Infrastrukturen beteiligen.***

Or. it

**Änderungsantrag 291**  
**Karim Zéribi**

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

Or. fr

*Begründung*

*Es liegt auf der Hand, dass Hafendiensteanbieter diese Leistungen in enger Verbindung mit der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr garantieren sollen. Daher erscheint dieser Absatz überflüssig.*

**Änderungsantrag 292**  
**Jean-Pierre Audy**

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

Or. fr

## *Begründung*

*Es ist nicht Aufgabe des Leitungsorgans des Hafens, für den Zugang zu einer angemessenen Fortbildung unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen zu sorgen.*

### **Änderungsantrag 293**

**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 4 – Absatz 4**

###### *Vorschlag der Kommission*

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.

###### *Geänderter Text*

4. Gehören zu den Mindestanforderungen spezifische Ortskenntnisse oder Vertrautheit mit örtlichen Gegebenheiten, so **kann** das Leitungsorgan des Hafens **sicherstellen**, dass unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen Zugang zu einer entsprechenden Fortbildung besteht, es sei denn, der Mitgliedstaat gewährleistet Zugang zu dieser Fortbildung.

Or. pl

### **Änderungsantrag 294**

**Philip Bradbourn**

#### **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

###### *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 1. Juli **2018** 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.

Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Or. en

## **Änderungsantrag 295**

**Silvia-Adriana Țicău**

### **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 Hafendienstanbieter 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 1. Juli 2015 bzw. für nach diesem Datum geltende Mindestanforderungen mindestens **sechs** Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendienstanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Or. ro

## **Änderungsantrag 296**

**Georgios Koumoutsakos**

### **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

##### *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 **spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung oder, im Fall von** nach diesem Datum **geltenden** Mindestanforderungen, mindestens drei

veröffentlichen. Die Hafendiensteanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu veröffentlichen. Die Hafendiensteanbieter werden vorab über Änderungen dieser Kriterien und des Verfahrens unterrichtet.

Or. en

**Änderungsantrag 297**  
**Peter van Dalen**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 5*

*entfällt*

*Verfahren zur Gewährleistung der  
Einhaltung der Mindestanforderungen*

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

*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.*

*3. Die Geltungsdauer des Beschlusses nach Absatz 2 darf nur aus Gründen begrenzt werden, die mit der Art des Hafendienstes in Zusammenhang stehen.*

Or. nl

**Änderungsantrag 298**  
**Karim Zéribi**

**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 gewährt oder verweigert das Recht zur Erbringung von Hafendiensten auf der Grundlage der Mindestanforderungen nach Artikel 4 binnen **einer angemessenen Frist, spätestens jedoch innerhalb von 6 Monaten** nach Eingang des Antrags. Ablehnungen sind anhand objektiver, transparenter, nicht diskriminierender und verhältnismäßiger Kriterien hinreichend zu begründen.

Or. fr

*Begründung*

*Es ist angezeigt, den Häfen mehr Spielraum bei der Frist einzuräumen, die sie für die Prüfung der Anträge auf Erbringung von Diensten benötigen, ohne dass dadurch jedoch die Qualität des Gesamtpakets der vom Hafen angebotenen Leistungen beeinträchtigt wird.*

**Änderungsantrag 299**  
**Philippe De Backer**

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

Or. en

*Begründung*

*Um dem Entscheidungsprozess in den verschiedenen Häfen Rechnung zu tragen, sollten den*

*Leitungsorganen genügend Zeit für die Entscheidungen eingeräumt werden.*