



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den 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
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Knut Fleckenstein

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Konsultationsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen (Beispiel: „~~ABCD~~“). Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	59

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem 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
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0296),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0144/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der vom spanischen Abgeordnetenhaus, vom spanischen Senat, von der französischen Nationalversammlung, vom italienischen Senat, vom lettischen Parlament, vom maltesischen Parlament, vom polnischen Sejm und vom polnischen Senat im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A7-0000/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Zur Bewältigung der Herausforderungen im Seeverkehr 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

Begründung

Die Verordnung sollte als Teil eines umfassenderen Konzepts angesehen und umgesetzt werden. Es empfiehlt sich, das Problem eines fehlenden Binnenmarkts im Seeverkehr als größtes Hindernis für die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs und die Effizienz der Häfen zu benennen.

Änderungsantrag 2

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 **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.

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.

Or. en

Begründung

Um Verwirrung zu vermeiden, hat der Berichterstatter alle Bezugnahmen auf „Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ ersetzt durch „Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“, womit der Anwendungsbereich dieser Verordnung korrekt wiedergegeben wird. Auch sollte darauf hingewiesen werden, dass es den Mitgliedstaaten frei steht zu beschließen, auch andere Häfen, die nicht zwangsläufig unter die TEN-T-Leitlinien fallen, in den Geltungsbereich der Verordnung aufzunehmen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Das Ziel von Artikel 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Union. Gemäß Artikel 58 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union finden ***in diesem Zusammenhang***

Geänderter Text

(5) Das Ziel von Artikel 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (***AEUV***) ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Union. Gemäß Artikel 58 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union finden ***für den freien***

die Bestimmungen des Titels über den Verkehr Anwendung, insbesondere Artikel 100 Absatz 2.

Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr Anwendung, insbesondere Artikel 100 Absatz 2.

Or. en

Begründung

Dieser Änderungsantrag trägt dem offiziellen Wortlaut des AEUV Rechnung.

Änderungsantrag 4

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 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. Diese Verordnung sollte daher nur für die entgeltliche Erbringung von Hafendiensten abdecken.

Or. en

Begründung

Es ist notwendig, klarzustellen, dass die Eigenerbringung von Hafendiensten überhaupt nicht auf Unionsebene reguliert werden sollte. Da die Sozialvorschriften für eine solche Marktöffnung nicht vorhanden sind, ist ein Hinweis auf die Möglichkeit einer künftigen Einbeziehung nicht zweckmäßig.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste den Nachweis zu verlangen, dass sie Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste erfüllen. Diese Mindestanforderungen sollten auf präzise definierte Bedingungen betreffend die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, ***einschließlich der Ausbildung, und*** die erforderliche Ausrüstung beschränkt sein; ***diese Anforderungen müssen ferner transparent, diskriminierungsfrei, objektiv und für die Erbringung des jeweiligen Hafendienstes relevant sein.***

Geänderter Text

(7) Zur Gewährleistung eines effizienten, sicheren und umweltverträglichen Hafenmanagements sollte das Leitungsorgan des Hafens befugt sein, von den Anbietern der Hafendienste den Nachweis zu verlangen, dass sie Mindestanforderungen für eine angemessene Durchführung der Dienste erfüllen. Diese Mindestanforderungen sollten auf präzise definierte Bedingungen betreffend die fachlichen Qualifikationen der Anbieter, die ***für die Erbringung der jeweiligen Hafendienste*** erforderliche Ausrüstung ***und die Einhaltung der für den Seeverkehr geltenden Sicherheitsanforderungen*** beschränkt sein. ***Diese Bedingungen sollten Umwelterfordernisse und nationale Sozialstandards berücksichtigen.***

Or. en

Begründung

Die Liste der Kriterien für die Mindestanforderungen ist erschöpfend. Mit dieser Änderung wird die Erwägung an den entsprechenden Artikel angepasst. Neben den fachlichen Qualifikationen, der Sicherheit im Seeverkehr und Umweltbelangen sollten bei der Auswahl von Diensteanbietern auch Sozialstandards eine wichtige Rolle spielen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Das Verfahren, durch das Anbieter zur Erbringung von Hafendiensten mit Mindestanforderungen berechtigt werden, sollte transparent, objektiv und diskriminierungsfrei sein und es diesen Anbietern ermöglichen, mit der Erbringung ihrer Dienstleistungen rechtzeitig zu beginnen.

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Or. en

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10) Da es sich bei Häfen um räumlich begrenzte Gebiete handelt, könnte der Marktzugang in bestimmten Fällen Einschränkungen unterworfen werden, und zwar bei Flächenknappheit oder bei Flächennutzungen, die bestimmten *Arten von* Tätigkeiten vorbehalten sind; dabei ist die Übereinstimmung mit einem förmlichen Entwicklungsplan, in dem die Flächennutzung in transparenter Weise geplant ist, und mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften, beispielsweise für Stadtentwicklung und Raumordnung, zu gewährleisten.

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Or. en

Begründung

Nicht jeder Hafen verfügt über einen förmlichen Entwicklungsplan, und wenn doch, finden sich in solchen Plänen im allgemeinen keine Angaben über die Höchstzahl der Anbieter bezogen auf eine bestimmte Fläche.

Änderungsantrag 8

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 oder ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.

Or. en

Begründung

Flächenmäßige Beschränkungen des Wasserbereichs im Hafen und seine wirtschaftliche Kapazität sollten berücksichtigt werden. In kleineren Häfen gibt es möglicherweise nicht genügend Dienste für eine größere Zahl von Anbietern. Weitere Gründe für die Beschränkung der Zahl der Anbieter sollten Sicherheit, Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit sein, um einen reibungslosen Ablauf des Hafenbetriebs zu garantieren.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(13) Das Verfahren zur Auswahl der Anbieter von Hafendiensten in Fällen zahlenmäßiger Begrenzungen sollte **allen interessierten Parteien offen stehen und nichtdiskriminierend sein.**

⁷ **Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (COM(2011)0897 endgültig).**

Or. en

Begründung

Das Auswahlverfahren gemäß der Richtlinie über die Konzessionsvergabe sollte nur in Fällen Anwendung finden, in denen Aufträge in Form von Konzessionen vergeben werden. Bei anderen Arten von Verträgen sollte das Auswahlverfahren den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen folgen.

Änderungsantrag 10

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 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 **eine bestimmte Nutzerkategorie sowie einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch nachhaltigen Hafendienst** zu gewährleisten.

Or. en

Begründung

Die Hafenbehörde sollte die Möglichkeit haben, die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu beschließen, um die Beibehaltung bestehender Dienste zu ermöglichen. Darüber hinaus sollten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ermöglicht werden, um einen sicheren, zuverlässigen und ökologisch nachhaltigen Hafendienst zu gewährleisten.

Änderungsantrag 11

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) **Das Leitungsorgan des betreffenden Hafens oder 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-**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 diesem Fällen die von einem solchen Betreiber erhobenen Entgelte für die Hafendienste von **einer** unabhängigen **Stelle** überwacht werden.

Or. en

Begründung

Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde sollten entscheiden können, ob sie einen bestimmten Dienst selbst erbringen wollen. Um Verwirrung zu vermeiden, hat der Berichterstatter alle Bezugnahmen auf "Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes" ersetzt durch „Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“, womit der Anwendungsbereich dieser Verordnung korrekt wiedergegeben wird.

Änderungsantrag 12

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 anzuwenden¹¹.

¹¹ 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**. 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 den ausgewählten Betreiber **auffordern**, 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 anzuwenden¹¹.

¹¹ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

Or. en

Begründung

Im Hinblick auf den Transfer von Personal sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass dem Personal die gleichen Rechte gewährt werden, auf die es im Fall eines Transfers im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG Anspruch gehabt hätte.

Änderungsantrag 13

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(20a) Nach Resolution A.960 der
Internationalen Seeschiffahrts-**

Organisation (IMO) erfordert jeder Lotsenbereich aufseiten der Lotsen hochspezialisierte Erfahrung und ortsspezifische Kenntnisse. Da die IMO die Zweckmäßigkeit der regionalen oder lokalen Verwaltung von Lotsendiensten anerkennt, sollten Lotsendienste von den Vorschriften über den Marktzugang in Kapitel II dieser Verordnung ausgenommen werden.

Or. en

Begründung

Lotsendienste sollten als Dienste, die für die Sicherheit der Navigation von entscheidender Bedeutung sind, von den Vorschriften über den Marktzugang in Kapitel II ausgenommen werden. In ihrer Resolution A.960 hat die IMO die wichtige Rolle anerkannt, die den Seelotsen bei der Förderung der Seeverkehrssicherheit und beim Schutz der Meeresumwelt zukommt. Darüber hinaus hat die IMO nicht die Absicht, sich mit der Vergabe von Zertifikaten oder Lizenzen an Lotsen oder mit den in den einzelnen Mitgliedstaaten praktizierten Systemen für Lotsendienste zu befassen; es wäre somit nicht gerechtfertigt, dies von der Union zu verlangen.

Änderungsantrag 14

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.

Begründung

Die getrennte Buchführung sollte auf spezifische aus öffentlichen Geldern finanzierte Tätigkeiten bzw. Investitionen gegenüber anderen Diensten beschränkt werden. Mit dieser Verordnung soll keine Verpflichtung geschaffen werden, eine gesonderte Buchführung für ausnahmslose alle Dienste zu führen, wenn der Hafen nur für einen bestimmten Bereich öffentliche Mittel erhält.

Änderungsantrag 15**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22 a (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

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

Begründung

Kleine Häfen sollten die Vorschriften bezüglich Transparenz nur in einem angemessenen Verhältnis zu der ihnen daraus entstehenden Verwaltungslast anwenden müssen. Die anzuwendende Schwelle sollte derjenigen in Richtlinie 2006/111/EG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen entsprechen.

Änderungsantrag 16**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22 b (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(22b) 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 potentiellen Nutzer unter gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich sein und fallen unter die Verpflichtung des Staates, den allgemeinen Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen.

Or. en

Begründung

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen, sind eindeutige Bestimmungen über staatliche Beihilfen eine wesentliche Voraussetzung. Die Kommission arbeitet derzeit an einer Aktualisierung der Leitlinien für staatliche Beihilfen und sollte dabei den spezifischen Merkmalen der Hafeninfrastuktur Rechnung tragen.

Änderungsantrag 17

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,

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. 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

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.

Marktmechanismen Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die erhobenen Entgelte **in keinem unangemessenen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Wert der angebotenen Dienste stehen** und transparent und diskriminierungsfrei festgesetzt werden.

Or. en

Begründung

Der Anwendungsbereich von Artikel 13 muss präzisiert werden. Die erhobenen Entgelte sollten in keinem unangemessenen Verhältnis zum Wert der angebotenen Dienste stehen.

Änderungsantrag 18

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

Or. en

Begründung

Im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der autonomen Festsetzung von Infrastrukturentgelten sollte die Rolle des Leitungsorgans eines Hafens hervorgehoben werden. Bei seinem Streben nach einem bestimmten Handelsprofil, der Schaffung von Verbindungen zur regionalen Wirtschaft und seinem Werben um bestimmte Verkehrsunternehmen benötigt der Hafen ein gewisses Maß an Autonomie.

Änderungsantrag 19

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) Unterschiedliche Infrastrukturentgelte **sind für das Leitungsorgan eines Hafens ein wichtiges Instrument und** sollten zugelassen werden.
Hafeninfrastrukturentgelte könnten beispielsweise unterschiedlich gestaltet 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 **einen Beitrag zur** Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Wasserfahrzeuge, die die Häfen anlaufen und dort vor Anker liegen.

Or. en

Begründung

Diese neue Formulierung ermöglicht Hafenbetreibern größere Flexibilität bei der Festlegung und Verfolgung ihrer wirtschaftlichen Strategie.

Änderungsantrag 20

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**

Geänderter Text

(27) Um ein **unabhängiges Beschwerdeverfahren zu gewährleisten, sollten in jedem Mitgliedstaat eine oder mehrere Stellen für eine unabhängige Aufsicht benannt werden. Bereits**

kann es sich um ein bereits bestehendes Organ handeln.

bestehende Organe, wie Wettbewerbsbehörden, Gerichte, Ministerien oder Abteilungen innerhalb von Ministerien, die nicht mit dem Leitungsorgan des Hafens verbunden sind, könnten mit dieser Aufgabe betraut werden.

Or. en

Begründung

In Artikel 17 sollte es nicht so sehr um die Schaffung eines unabhängigen Aufsichtsorgans als um die Behandlung von Beschwerden und die Beilegung von Streitigkeiten gehen. Statt für jeden Mitgliedstaat ein Aufsichtsorgan vorzuschreiben, sollte eine unabhängige Aufsicht (gleich welcher Form) durch die Mitgliedstaaten gewährleistet werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Es reicht aus, eine Zusammenarbeit im Fall von grenzüberschreitenden Streitigkeiten und Beschwerden (Artikel 17 Absatz 4) vorzusehen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Um **bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung zu**

Geänderter Text

(29) Um die einheitliche Anwendung von Umweltgebühren zu fördern, sollte der

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.

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 ***gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.***

Or. en

Begründung

Die Befugnis der Kommission zur Annahme delegierter Rechtsakte sollte streng begrenzt werden. Gemeinsame Klassifizierungen für Schiffe und Kraftstoffe sollten in Einklang mit internationalen Normen festgelegt werden. Die Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Entgelte erhoben werden können, sollten ebenso wie die Festsetzung der Entgelte den Hafenbetreibern überlassen bleiben.

Änderungsantrag 23

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, ausgeübt werden¹³.

entfällt

¹³ *ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht in Einklang mit der Streichung von Artikel 18.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

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

(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 **Seehäfen** des transeuropäischen Verkehrsnetzes, von den Mitgliedstaaten allein aufgrund der

europäischen Dimension, des internationalen und grenzübergreifenden Charakters der Häfen und der damit verbundenen Seeverkehrswirtschaft nicht in ausreichendem Maße erreicht werden können und sich daher wegen der Notwendigkeit fairer europäischer Rahmenbedingungen besser auf Ebene der Union verwirklichen lassen, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

europäischen Dimension, des internationalen und grenzübergreifenden Charakters der Häfen und der damit verbundenen Seeverkehrswirtschaft nicht in ausreichendem Maße erreicht werden können und sich daher wegen der Notwendigkeit fairer europäischer Rahmenbedingungen besser auf Ebene der Union verwirklichen lassen, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Or. en

Begründung

Um Verwirrung zu vermeiden, hat der Berichterstatter alle Bezugnahmen auf "Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes" ersetzt durch „Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“, womit der Anwendungsbereich dieser Verordnung korrekt wiedergegeben wird. Auch sollte darauf hingewiesen werden, dass es den Mitgliedstaaten frei steht zu beschließen, auch andere Häfen, die nicht zwangsläufig unter die TEN-T-Leitlinien fallen, in den Geltungsbereich der Richtlinie der Verordnung aufzunehmen.

Änderungsantrag 25

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) Ausbaggerung,

entfällt

Or. en

Begründung

Ausbaggerungsarbeiten sind kein Hafendienst, der den Benutzern angeboten wird. Es handelt sich dabei vielmehr um Arbeiten zur Instandhaltung der Hafeninfrastruktur, um die Zugänglichkeit des Hafens zu sichern, was in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde fällt. Ausbaggerungsarbeiten sollten deshalb nicht in

diese Verordnung aufgenommen werden (vergleichbar mit Eisbrecharbeiten, die ebenfalls nicht aufgenommen wurden).

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – 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
Verarbeitung, **Festzurren**, 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;

Or. en

Begründung

Auch das „Festzurren“ (die Befestigung von Containern an Bord der Fahrzeuge) sollte in die Liste der Ladungsumschlagsdienstleistungen aufgenommen werden.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – 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**

Geänderter Text

entfällt

(Investitionsbaggerung) als auch die Unterhaltsbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten;

Or. en

Begründung

Ausbaggerungsarbeiten sind kein Hafendienst, der den Benutzern angeboten wird. Es handelt sich dabei vielmehr um Arbeiten zur Instandhaltung der Hafeninfrastuktur, um die Zugänglichkeit des Hafens zu sichern, was in die Zuständigkeit des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde fällt. Ausbaggerung sollte deshalb nicht in diese Verordnung aufgenommen und nicht in ihr definiert werden (vergleichbar mit dem Eisbrechen, das ebenfalls nicht aufgenommen wurde).

Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 5**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

5. „Leitungsorgan des Hafens“ eine öffentliche oder private Stelle, die 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 **gegebenenfalls die Durchführung, Organisation oder** Überwachung der Tätigkeiten der Akteure in dem betreffenden Hafen **und die Verwaltung des Hafenverkehrs** obliegt;

Or. en

Begründung

Die Verwaltung des Hafenverkehrs sollte in der Formulierung hinter die Einschränkung „gegebenenfalls“ gestellt werden, da sie nicht in jedem Mitgliedstaat zu den Pflichten der Hafenbehörden zählt.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

6. „Festmachen“ **das Vertäuen** eines Wasserfahrzeugs **am Liegeplatz oder Kai zur Stilllegung des Fahrzeugs, um die sichere Verbringung von Fahrgästen und anderen Personen, Waren oder Ladungen auf das Schiff oder an Land zu ermöglichen**;

Or. en

Begründung

„Festmachen“ sollte auf das Festmachen zu gewerblichen Zwecken im Hafen, am Liegeplatz oder Kai beschränkt werden, da die Zugangswasserstraßen möglicherweise nicht vom Hafen verwaltet werden und beispielsweise das Festmachen in Schleusen nicht in diesen Bereich fällt.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

9. „Hafeninfrastrukturentgelt“ eine unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens erhobene und von Wasserfahrzeugbetreibern oder Ladungseigentümern entrichtete Gebühr für die Nutzung von 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**, sowie den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung zu ermöglichen;

Or. en

Begründung

Wasserstraßen, die den Zugang zu Häfen ermöglichen, sollten nur in die Gebührenregelung einbezogen werden, wenn sie tatsächlich der Verwaltung des betreffenden Hafens unterstehen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Die Vereinbarung könnte auch zwischen dem Leitungsorgan des Hafens und dem Hafendiensteanbieter geschlossen werden (das Leitungsorgan des Hafens sollte gemäß Artikel 6 die Befugnis haben, die Zahl der Diensteanbieter zu begrenzen).

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – 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

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

Fahrgästen **und anderen Personen** ermöglichen;

Or. en

Begründung

Der letzte Teil „und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen“ sollte gestrichen werden, da er alles andere als eindeutig ist und nicht zur Klärung der Definition beiträgt.

Änderungsantrag 33

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) die Einhaltung der nationalen Sozialstandards.

Or. en

Begründung

Die Liste der Kriterien für die Mindestanforderungen ist erschöpfend. Neben den fachlichen Qualifikationen, der Sicherheit im Seeverkehr und Umweltbelangen sollten bei der Auswahl von Diensteanbietern auch Sozialnormen eine Rolle spielen.

Änderungsantrag 34

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

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 drei Monate vor dem Datum, ab dem diese Anforderungen gelten, zu

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 oder, im Fall von** nach diesem Datum **geltenden** 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.

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

Or. en

Begründung

Die Verordnung wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor 2014/2015 in Kraft treten. Deshalb sollte in Artikel 25 das Datum, ab dem die Verordnung Gültigkeit erlangt, geändert werden (2018 statt 2015), um den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, die notwendigen Änderungen vorzunehmen. An allen entsprechenden Stellen sollte deshalb das Datum in diesem Sinne geändert werden.

Änderungsantrag 35

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Nicht jeder Hafen verfügt über einen förmlichen Entwicklungsplan, und wenn doch, finden sich in solchen Plänen im Allgemeinen keine Angaben über die Höchstzahl der Anbieter bezogen auf eine bestimmte Fläche

Änderungsantrag 36

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Flächenknappheit im wasserseitigen Bereich, sofern dies die sichere und effiziente Erbringung des betreffenden Hafendienstes entscheidend beeinflusst;

Or. en

Begründung

Es empfiehlt sich, Flächenknappheit im wasserseitigen Bereich als Grund für die Beschränkung der Zahl der Diensteanbieter hinzuzufügen, da die Diensteanbieter ausreichend Raum für ihre wasserseitigen Tätigkeiten benötigen, um sie sicher durchführen zu können.

Änderungsantrag 37

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ab) spezifische Marktbeschränkungen aufgrund der wirtschaftlichen Kapazität des Hafens;

Or. en

Begründung

Neben räumlichen Beschränkungen sollten auch die Größe des Hafens und seine wirtschaftliche Kapazität (Zahl der Anlaufbewegungen) berücksichtigt werden. In kleineren Häfen gibt es möglicherweise nicht genügend Dienste für eine größere Zahl von Anbietern.

Änderungsantrag 38

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ac) Notwendigkeit, einen sicheren, zuverlässigen oder ökologisch

***nachhaltigen Hafendienst zu
gewährleisten;***

Or. en

Begründung

Weitere Gründe für die Beschränkung der Zahl der Anbieter sollten Sicherheit, Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit sein, um einen reibungslosen Ablauf des Hafensbetriebs zu garantieren.

Änderungsantrag 39

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Erbringt ein Leitungsorgan eines Hafens Hafendienste selbst oder durch eine von ihm unmittelbar oder mittelbar kontrollierte rechtlich selbständige Stelle, so kann der Mitgliedstaat den Beschluss zur Begrenzung der Zahl der Hafendienstanbieter einer vom Leitungsorgan eines Hafens unabhängigen Behörde übertragen. Überantwortet der Mitgliedstaat die Annahme des Beschlusses zur Begrenzung der Zahl der Hafendienstanbieter einer solchen Behörde, so darf die Zahl der Hafendienstanbieter ***unbeschadet des Absatzes 1*** zwei nicht unterschreiten.

Or. en

Begründung

Die Zahl der Diensteanbieter sollte zwei nicht unterschreiten, sofern nicht aufgrund eines der in Artikel 6 genannten Kriterien die Begrenzung auf einen einzigen Anbieter ratsam ist.

Änderungsantrag 40

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde übermittelt allen interessierten Parteien Informationen über die geplante Organisation eines Auswahlverfahrens und einen unverbindlichen Schlusstermin sowie über etwaige Änderungen dieses Verfahrens oder der Frist.

Or. en

Begründung

Um die Transparenz und den nichtdiskriminierenden Charakter des Auswahlverfahrens zu garantieren, müssen alle interessierten Seiten die notwendigen Informationen erhalten.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Überschreitet der geschätzte Wert der Hafendienste den Schwellenwert nach Absatz 3, so gelten die Bestimmungen zum Vergabeverfahren, die Verfahrensgarantien und die maximale Laufzeit der Konzessionen gemäß der Richtlinie/.... [Konzessionsvergabe].

entfällt

Or. en

Begründung

Das Auswahlverfahren gemäß der Richtlinie über die Konzessionsvergabe sollte nur in Fällen Anwendung finden, in denen Aufträge in Form von Konzessionen vergeben werden. Bei anderen Arten von Verträgen sollte das Auswahlverfahren den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen folgen.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

PE521.596v02-00

32/61

PR1009294DE.doc

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Der Schwellenwert und die Methode zur Festlegung des Werts der Hafendienste entsprechen den einschlägigen und geltenden Bestimmungen der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe]. **entfällt**

Or. en

Begründung

Das Auswahlverfahren gemäß der Richtlinie über die Konzessionsvergabe sollte nur in Fällen Anwendung finden, in denen Aufträge in Form von Konzessionen vergeben werden. Bei anderen Arten von Verträgen sollte das Auswahlverfahren den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen folgen.

Änderungsantrag 43

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Die Dauer des Vertrags über Hafendienste ist begrenzt. Das Leitungsorgan des Hafens oder gegebenenfalls die zuständige Behörde legt die Dauer des Vertrags entsprechend der Dienstleistung fest, auf die sich der Vertrag bezieht. Dabei werden sowohl anfängliche Investitionen als auch während der Laufzeit des Vertrags getätigte Investitionen berücksichtigt.

Or. en

Begründung

Die Dauer der Verträge sollte im Verhältnis zu den voraussichtlichen Investitionen festgelegt werden.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5. Für die Zwecke dieser Verordnung gilt eine wesentliche Änderung im Sinne der Richtlinie/.... [Konzessionsvergabe] der Bestimmungen eines Hafendienstevertrags während seiner Laufzeit als neuer Hafendienstevertrag und erfordert ein neues Verfahren nach Absatz 2.

entfällt

Or. en

Begründung

Das Auswahlverfahren gemäß der Richtlinie über die Konzessionsvergabe sollte nur in Fällen Anwendung finden, in denen Aufträge in Form von Konzessionen vergeben werden. Bei anderen Arten von Verträgen sollte das Auswahlverfahren den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen folgen.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6. Die Absätze 1 bis 5 finden in den Fällen nach Artikel 9 keine Anwendung.

6. Die Absätze 1 bis *4a* finden in den Fällen nach Artikel 9 *Absatz 1* keine Anwendung.

Or. en

Begründung

Diese Absätze sollten auf einen internen Betreiber, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Dienste anbieten, keine Anwendung finden.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. **Diese Verordnung gilt unbeschadet** der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe]¹⁵, der Richtlinie .../....[öffentliche Versorgung]¹⁶ und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe]¹⁷.

¹⁵ Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (COM(2011)0897 endgültig).

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

¹⁷ Vorschlag für eine Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe (COM(2011)0896 endgültig).

Geänderter Text

7. **In Fällen, in denen Verträge über die Erbringung von Hafendiensten in Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne** der Richtlinie .../... [Konzessionsvergabe]¹⁵ **vergeben werden, finden die Bestimmungen dieser Richtlinie Anwendung. Diese Verordnung gilt unbeschadet** der Richtlinie .../....[öffentliche Versorgung]¹⁶ und der Richtlinie .../... [öffentliche Auftragsvergabe]¹⁷.

¹⁵ Vorschlag für eine Richtlinie über die Konzessionsvergabe (COM(2011)0897 endgültig).

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

¹⁷ Vorschlag für eine Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe (COM(2011)0896 endgültig).

Or. en

Begründung

Das Auswahlverfahren gemäß der Richtlinie über die Konzessionsvergabe sollte nur in Fällen Anwendung finden, in denen Aufträge in Form von Konzessionen vergeben werden. Bei anderen Arten von Verträgen sollte das Auswahlverfahren den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen folgen.

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

1. **Die Mitgliedstaaten können** beschließen, den Diensteanbietern in

Geänderter Text

1. **Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde kann** beschließen, den

Zusammenhang mit den Hafendiensten
gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
aufzuerlegen, um zu gewährleisten, dass

Diensteanbietern in Zusammenhang mit
den Hafendiensten gemeinwirtschaftliche
Verpflichtungen aufzuerlegen, um zu
gewährleisten, dass

Or. en

Begründung

*Das Leitungsorgan des Hafens sollte die Möglichkeit haben, die Auferlegung
gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu beschließen, um die Beibehaltung bestehender
Dienste zu ermöglichen.*

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(ca) der Hafenbetrieb sicher, zuverlässig
und ökologisch nachhaltig ist.***

Or. en

Begründung

*Darüber hinaus sollten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ermöglicht werden, um einen
sicheren, zuverlässigen und ökologisch nachhaltigen Hafenbetrieb zu gewährleisten.*

Änderungsantrag 49

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz -1 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***-1. Das Leitungsorgan des Hafens oder
die zuständige Behörde selbst oder eine
rechtlich getrennte Einheit, über die sie
eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle
über ihre eigenen Dienststellen entspricht,
kann einen Hafendienst ohne jegliche
Einschränkungen erbringen, sofern die
Bestimmungen von Kapitel II dieser
Verordnung gleichermaßen auf alle
Anbieter Anwendung finden, die den
betreffenden Dienst erbringen. In***

solchen Fällen gilt der Erbringer des Hafendienstes für die Zwecke dieser Verordnung als „interner Betreiber“.

Or. en

Begründung

Dem Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde sollte es freigestellt werden, einen bestimmten Dienst unter den gleichen Bedingungen wie andere Diensteanbieter selbst zu erbringen.

Änderungsantrag 50

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen kann ***das Leitungsorgan des Hafens oder*** die zuständige Behörde beschließen, einen Hafendienst unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst zu erbringen oder diese Verpflichtungen unmittelbar einer rechtlich selbständigen Stelle aufzuerlegen, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Or. en

Begründung

In vielen Mitgliedstaaten kann das Leitungsorgan eines Hafens über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entscheiden.

Änderungsantrag 51

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die Kontrolle, die **das Leitungsorgan des Hafens oder** die zuständige Behörde über eine rechtlich getrennte Stelle ausübt, gilt nur dann als der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entsprechend, wenn **das Leitungsorgan oder** die Behörde einen entscheidenden Einfluss sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf wesentliche Beschlüsse **dieser rechtlich getrennten Stelle ausübt**.

Or. en

Begründung

In vielen Mitgliedstaaten kann das Leitungsorgan eines Hafens über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entscheiden.

Änderungsantrag 52

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. **In den in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b genannten Fällen darf ein interner** Betreiber den zugewiesenen Hafendienst nur in den Häfen **erbringen**, für die ihm die Erbringung des Hafendienstes zugewiesen wurde.

Or. en

Begründung

Diese Änderung trägt der geänderten Definition des internen Betreibers Rechnung.

Änderungsantrag 53

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Or. en

Begründung

Im Hinblick auf den Transfer von Personal sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass dem Personal die gleichen Rechte gewährt werden, auf die es im Fall eines Transfers im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG Anspruch gehabt hätte.

Änderungsantrag 54

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Dieses Kapitel und die Übergangsbestimmungen des Artikels 24 gelten nicht für Ladungsumschlags-, Fahrgast- **und Lotsen**dienste.

Or. en

Begründung

Lotsendienste sollten als Dienste, die für die Sicherheit der Navigation von entscheidender Bedeutung sind, von den Vorschriften über den Marktzugang in Kapitel II ausgenommen werden. In ihrer Resolution A.960 hat die IMO die wichtige Rolle anerkannt, die den Seelotsen bei der Förderung der Seeverkehrssicherheit und beim Schutz der Meeresumwelt zukommt. Darüber hinaus hat die IMO nicht die Absicht, sich mit der Vergabe von Zertifikaten oder Lizenzen an Lotsen oder mit den in den einzelnen Mitgliedstaaten

praktizierten Systemen für Lotsendienste zu befassen; es wäre somit nicht gerechtfertigt, dies von der Union zu verlangen.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Die getrennte Buchführung sollte auf spezifische aus öffentlichen Geldern finanzierte Tätigkeiten bzw. Investitionen gegenüber anderen Diensten beschränkt werden. Mit dieser Verordnung soll keine Verpflichtung geschaffen werden, eine gesonderte Buchführung für ausnahmslose alle Dienste zu führen, wenn der Hafen nur für einen bestimmten Bereich öffentliche Mittel erhält.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der neue Wortlaut von Artikel 17 übernommen

werden.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Das Leitungsorgan des Hafens stellt der Kommission und dem **zuständigen unabhängigen Aufsichtsorgan auf Anfrage** alle zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung für notwendig erachten. Die Angaben werden binnen zwei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.

Geänderter Text

5. Das Leitungsorgan des Hafens stellt **im Fall einer formalen Beschwerde und auf Anfrage** der Kommission und dem **nach Artikel 17 benannten Organ** alle zusätzlichen Informationen zur Verfügung, die diese für eine vollständige Beurteilung der vorgelegten Angaben und zur Beurteilung der Einhaltung dieser Verordnung für notwendig erachten. Die Angaben werden binnen zwei Monaten nach dem Datum der Anfrage übermittelt.

Or. en

Begründung

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der neue Wortlaut von Artikel 17 übernommen werden. Die genannten Informationen sollten nur im Fall einer formalen Beschwerde und auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Die Entgelte für Dienste, die von einem internen Betreiber nach Artikel 9 **Absatz 1** erbracht werden, und die Entgelte, die von **einem Hafendiensteanbieter nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b** erhoben werden, werden in transparenter und diskriminierungsfreier Weise festgesetzt. Diese Entgelte entsprechen **soweit wie möglich** den Bedingungen in einem Wettbewerbsmarkt und sind nicht unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten

unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten Dienstes.

Dienstes.

Or. en

Begründung

Der Anwendungsbereich von Artikel 13 muss präzisiert werden. Dass die Entgelte den Bedingungen in einem Wettbewerbsmarkt entsprechen, sollte nur eine Option sein und keine Verpflichtung; sie sollten jedoch nicht unverhältnismäßig in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert des erbrachten Dienstes sein.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Begründung

Die genannten Informationen sollten nur im Fall einer formalen Beschwerde und auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Um einen Beitrag zu einem effizienten

PE521.596v02-00

Geänderter Text

3. Um einen Beitrag zu einem effizienten

42/61

PR1009294DE.doc

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

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

Or. en

Begründung

Die Vorschriften über staatliche Beihilfen und die Wettbewerbsvorschriften müssen eingehalten werden, ansonsten sollte jedoch ausreichend Spielraum für kommerzielle Verhandlungen gegeben sein.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Ungeachtet Absatz 3 können Hafeninfrastrukturentgelte unterschiedlich hoch sein, entweder entsprechend **der Geschäftsstrategie des Hafens und** den Geschäftspraktiken, **u. a. in Bezug auf häufige Nutzer** oder um eine effizientere Nutzung der Hafeninfrastuktur oder des Kurzstreckenseeverkehrs oder aber eine hohe Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz oder Kohlenstoffeffizienz des Verkehrs zu fördern. Die zur Festlegung dieser Unterschiede herangezogenen Kriterien müssen relevant, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein und **mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen** und den Wettbewerbsvorschriften in Einklang stehen.

Begründung

Dem Leitungsorgan des Hafens sollte größere Flexibilität bei der Festlegung der Entgelte im Einklang mit seiner Geschäftsstrategie und den Geschäftspraktiken zugestanden werden, nicht nur in Bezug auf häufige Nutzer.

Änderungsantrag 62**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 – Absatz 5***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

5. Die Kommission wird ermächtigt, erforderlichenfalls nach dem Verfahren des Artikels 21 delegierte Rechtsakte für die gemeinsame Klassifizierung von Schiffen **und** Brennstoffen, für die unterschiedliche Infrastrukturentgelte gelten können, zu erlassen.

Begründung

Die Befugnis der Kommission zur Annahme delegierter Rechtsakte sollte streng begrenzt werden. Gemeinsame Klassifizierungen von Schiffen und Brennstoffen sollten in Übereinstimmung mit internationalen Standards festgelegt werden. Die Hafenverwaltung sollte über die Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Entgelte erhoben werden können, ebenso frei entscheiden können wie über die Festlegung der Entgelte.

Änderungsantrag 63**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 – Absatz 6***Vorschlag der Kommission*

6. Das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Struktur und die zur Festsetzung der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte

Geänderter Text

6. Das Leitungsorgan des Hafens unterrichtet die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer über die Struktur und die zur Festsetzung der Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte

herangezogenen Kriterien, **einschließlich der Gesamtkosten und –einnahmen, auf denen Struktur und Höhe der Hafeninfrastrukturentgelte beruhen**. Sie unterrichtet die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Höhe der Hafeninfrakturentgelte, ihrer Struktur oder der ihrer Festlegung zugrunde gelegten Kriterien mindestens drei Monate im Voraus.

herangezogenen Kriterien. Sie unterrichtet die Nutzer von Hafeninfrastrukturen über etwaige Änderungen der Höhe der Hafeninfrakturentgelte, ihrer Struktur oder der ihrer Festlegung zugrunde gelegten Kriterien mindestens drei Monate im Voraus.

Or. en

Begründung

Die Verwaltungslast muss reduziert werden und die kommerzielle Strategie des Hafens muss gewahrt bleiben.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

7. Das Leitungsorgan des Hafens stellt **im Falle einer formalen Beschwerde und auf Anfrage** dem **nach Artikel 17 benannten Organ** und der Kommission die Informationen nach Absatz 4, auf deren Grundlage Struktur und Höhe der erhobenen Hafeninfrakturentgelte festgelegt werden, und über die zur Festsetzung der Hafeninfrakturentgelte für Anlagen und Dienste verwendete Methodik zur Verfügung.

Or. en

Begründung

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der neue Wortlaut von Artikel 17 übernommen werden. Die genannten Informationen sollten nur im Fall einer formalen Beschwerde und auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. **Das Leitungsorgan des Hafens stellt sicher, dass geeignete Konsultationsverfahren existieren. Dazu kann es entweder einen Beratenden Ausschuss der Hafennutzer einrichten, der aus** Vertretern der Betreiber von Wasserfahrzeugen, Ladungseigentümer oder anderer Hafennutzer **besteht**, die ein Infrastrukturentgelt oder ein Hafendienstentgelt oder beides entrichten müssen, **oder die Konsultation mit Hilfe anders zusammengesetzter Stellen sicherstellen, die innerhalb des Hafens bereits bestehen, unter der Voraussetzung, dass sämtliche Nutzer angemessen konsultiert werden.**

Or. en

Begründung

Die angemessene Konsultation der Nutzer sollte sichergestellt werden; ob dies jedoch durch den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer oder auf anderem Wege geschieht, sollte dem Hafen überlassen bleiben.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. **Das Leitungsorgan des Hafens konsultiert den Beratenden Ausschuss der Hafennutzer jährlich** vor der Festsetzung **der Hafeninfrastrukturentgelte zu deren Struktur und Höhe**. Die in den Artikeln 6 und 9 genannten Hafendiensteanbieter konsultieren den **Beratenden Ausschuss der Hafennutzer** jährlich vor der

Geänderter Text

2. **Das Leitungsorgan des Hafens stellt den Hafennutzern angemessene Informationen über die Struktur und die Kriterien zur Verfügung, anhand deren die Hafeninfrastrukturentgelte festgesetzt werden. Es konsultiert die Hafennutzer bei wesentlichen Änderungen der Hafeninfrastrukturentgelte** vor der

Festsetzung der Hafendienstentgelte zu deren Struktur und Höhe. Das Leitungsorgan des Hafens stellt angemessene Einrichtungen für diese Konsultationen bereit und wird von den Hafendiensteanbietern über die Ergebnisse der Konsultation unterrichtet.

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

Or. en

Begründung

Hinsichtlich Infrastrukturentgelten sollten die Nutzer nur über die Struktur der Gebühren informiert und im Falle wesentlicher Änderungen konsultiert werden.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Unabhängiges Aufsichtsorgan

Unabhängige Aufsicht

Or. en

Begründung

Dieser Artikel sollte sich mehr auf die Funktion als auf die Einrichtung eines unabhängigen Aufsichtsmechanismus konzentrieren.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ***für alle*** unter diese Verordnung fallenden Seehäfen im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats ***wirksame Mechanismen für die Bearbeitung von Beschwerden***

überwacht und beaufsichtigt.

existieren, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben. Zu diesem Zweck betrauen die Mitgliedstaaten eine oder mehrere Stellen mit der Bearbeitung unterschiedlicher Arten von Beschwerden oder mit der Zuständigkeit für verschiedene geographische Gebiete.

Or. en

Begründung

Es muss klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten über verschiedene Stellen verfügen können, die für eine unabhängige Aufsicht zuständig sind, und dass sich die Aufsicht auf die Bearbeitung von Beschwerden konzentrieren sollte.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Bei dem unabhängigen Aufsichtsorgan handelt es sich um eine rechtlich selbständige und **in ihrer Funktion** von Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern unabhängige **Stelle**. Die Mitgliedstaaten, die Eigentümer von Häfen sind oder Häfen oder Leitungsorgane von Häfen kontrollieren, gewährleisten **die** effektive strukturelle Trennung der Funktionen in Zusammenhang mit **Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung** von den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten. **Das** unabhängige **Aufsichtsorgan übt seine Befugnisse** unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit **aus**.

Geänderter Text

2. Die unabhängige Aufsicht wird auf rechtlich selbständige und von **den** Leitungsorganen des Hafens oder Hafendiensteanbietern **funktional** unabhängige **Weise durchgeführt**. Die Mitgliedstaaten, die Eigentümer von Häfen sind oder Häfen oder Leitungsorgane von Häfen kontrollieren, gewährleisten, **dass eine** effektive strukturelle Trennung der Funktionen in Zusammenhang mit der **Bearbeitung von Beschwerden von** den mit diesem Eigentum oder dieser Kontrolle verbundenen Tätigkeiten **besteht**. **Die** unabhängige **Aufsicht ist** unparteiisch **und** transparent und **erfolgt** unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit.

Or. en

Begründung

Dieser Absatz sollte sich mehr auf die Funktion als auf die Einrichtung eines unabhängigen Aufsichtsmechanismus konzentrieren.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass *alle* Parteien mit einem rechtmäßigen Interesse das *Recht haben, darüber informiert zu werden, wie eine Beschwerde einzureichen ist*, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung *ergibt, und dass ihnen diese Information auch tatsächlich zugeht*.

Or. en

Begründung

Es fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, die Parteien über die Beschwerdemechanismen zu informieren.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stellen, die für eine unabhängige Aufsicht zuständig sind, würde den Verwaltungsaufwand erhöhen, ohne nennenswerten Mehrwert zu erbringen. Da diese Verordnung in den Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar sein wird, erscheint ein Netz zur Sicherstellung ihrer Anwendung überflüssig. Da ein Mitgliedstaat über verschiedene Stellen verfügen könnte, ist auch die Realisierbarkeit eines solchen institutionalisierten Netzes fragwürdig. Es reicht aus, für die Zusammenarbeit hinsichtlich grenzüberschreitender Beschwerden zu sorgen.

Änderungsantrag 72**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 5***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

5. Wenn eine Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, eine Beschwerde einreicht, ist die einschlägige Stelle, die für die unabhängige Aufsicht zuständig ist, berechtigt, von den Leitungsorganen der Häfen, Hafendiensteanbietern und Hafennutzern die Vorlage von Informationen zu verlangen, die erforderlich sind, um Aufsicht und Überwachung der Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten.

Begründung

Die benannten Stellen in den Mitgliedstaaten sollten nur im Fall einer formalen Beschwerde Informationen verlangen dürfen.

Änderungsantrag 73**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 6***Vorschlag der Kommission*

6. Das unabhängige Aufsichtsorgan kann nach Aufforderung durch die zuständige

Geänderter Text

entfällt

Behörde des Mitgliedstaats zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung Stellung nehmen.

Or. en

Begründung

Die Rolle der benannten Stellen sollte auf die Bearbeitung von Beschwerden und die Beilegung von Streitigkeiten beschränkt bleiben.

Änderungsantrag 74

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

7. Bei der Bearbeitung von Beschwerden oder Streitigkeiten **kann die einschlägige Stelle, die für die unabhängige Aufsicht zuständig ist, die Mitglieder des Beratenden Ausschusses der Hafennutzer des betreffenden Hafens** konsultieren, **die von der Beschwerde oder der Streitigkeit betroffen sind.**

Or. en

Begründung

Durch diese Formulierung wird die Konsultation auf die Parteien beschränkt, die mit der Beschwerde oder der Streitigkeit zu tun haben.

Änderungsantrag 75

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der neue Wortlaut in Artikel 17 durchgehend übernommen werden.

Änderungsantrag 76**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 9***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

9. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis spätestens 1. Juli **2018** darüber, welche ***Mechanismen und Verfahren eingeführt wurden, um den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels nachzukommen***, sowie in der Folge über jede diesbezügliche Änderung. Die Kommission veröffentlicht und aktualisiert die Liste der ***einschlägigen Stellen, die für die unabhängige Aufsicht zuständig sind***, auf ihrer Website.

Begründung

Die Verordnung wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor 2014/2015 in Kraft treten. Deshalb sollte in Artikel 25 das Datum, ab dem die Verordnung Gültigkeit erlangt, geändert werden (2018 statt 2015), um den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, die notwendigen Änderungen vorzunehmen. An allen entsprechenden Stellen sollte deshalb das Datum in diesem Sinne geändert werden.

Änderungsantrag 77**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18***Vorschlag der Kommission*

Artikel 18
Zusammenarbeit zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen

Geänderter Text

entfällt

1. Die unabhängigen Aufsichtsorgane tauschen Informationen über ihre Arbeit sowie die Grundsätze und Praktiken ihrer Beschlussfassung aus, um eine einheitliche Umsetzung dieser Verordnung zu erleichtern. Zu diesem Zweck arbeiten sie im Rahmen eines Netzes zusammen, dessen Mitglieder regelmäßig und mindestens einmal jährlich zusammentreffen. Die Kommission beteiligt sich an der Arbeit des Netzes und koordiniert und unterstützt sie.

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

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

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

werden, für die sie beantragt wurden.

5. Auf der Grundlage der Erfahrungen der unabhängigen Aufsichtsorgane und der Tätigkeit des Netzes nach Absatz 1 sowie zur Gewährleistung einer wirksamen Zusammenarbeit kann die Kommission gemeinsame Grundsätze zu geeigneten Vereinbarungen für den Informationsaustausch zwischen den unabhängigen Aufsichtsorganen erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 Absatz 2 erlassen.

Or. en

Begründung

Die institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stellen, die für eine unabhängige Überwachung Sorge tragen, würde den Verwaltungsaufwand erhöhen, ohne nennenswerten Mehrwert zu erbringen. Da diese Verordnung in den Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar sein wird, erscheint ein Netz zur Sicherstellung ihrer Anwendung überflüssig. Da ein Mitgliedstaat über verschiedene Stellen verfügen könnte, ist auch die Realisierbarkeit eines solchen institutionalisierten Netzes fragwürdig. Es reicht aus, für die Zusammenarbeit hinsichtlich grenzüberschreitender Beschwerden zu sorgen (Artikel 17 Absatz 4).

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der neue Wortlaut von Artikel 17 übernommen werden.

Änderungsantrag 79**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängenden Sanktionen und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften spätestens zum 1. Juli **2018** mit und unterrichten sie unverzüglich über alle sie betreffenden späteren Änderungen.

Begründung

Die Verordnung wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor 2014/2015 in Kraft treten. Deshalb sollte in Artikel 25 das Datum, ab dem die Verordnung Gültigkeit erlangt, geändert werden (2018 statt 2015), um den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, die notwendigen Änderungen vorzunehmen. An allen entsprechenden Stellen sollte deshalb das Datum in diesem Sinne geändert werden.

Änderungsantrag 80**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 2***Vorschlag der Kommission*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 14 wird der

Geänderter Text

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 14 wird der

Kommission *auf unbestimmte Zeit* übertragen.

Kommission *für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...* übertragen. * *Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung.* Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

** ABL.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.*

Or. en

Begründung

Die Dauer der Befugnisübertragung an die Kommission sollte auf einen Zeitraum von fünf Jahren beschränkt werden, der verlängerbar ist, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, wie die Erstellung eines Berichts, und sofern das Parlament oder der Rat keine Einwände erhebt. Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 22

entfällt

Ausschussverfahren

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

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

Begründung

Artikel 22 zum Ausschussverfahren ist überflüssig, weil die Bestimmungen für Durchführungsrechtsakte in Artikel 18 gestrichen worden sind.

Änderungsantrag 82**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

Zur Evaluierung der Anwendung und Wirksamkeit dieser Verordnung werden dem Europäischen Parlament und dem Rat zwei Berichte vorgelegt. Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung übermittelt die Kommission einen **Halbzeitbericht und spätestens sechs Jahre nach Inkrafttreten** dieser Verordnung **einen Bericht** und erforderlichenfalls geeignete Änderungsvorschläge.

Begründung

Einen Bericht und gegebenenfalls Änderungsvorschläge für diese Verordnung bereits drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten vorzulegen, lässt nicht genug Zeit für eine gründliche Bewertung, ob die Bestimmungen der Verordnung die gewünscht Wirkung zeigen. Deshalb wird vorgeschlagen, nach drei Jahren eine Halbzeitüberprüfung durchzuführen und den Abschlussbericht (erforderlichenfalls mit neuen Vorschlägen) nach sechs Jahren vorzulegen.

Änderungsantrag 83**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 – Absatz 2***Vorschlag der Kommission*

2. Vor dem **[Datum der Annahme der Verordnung]** geschlossene Hafendiensteverträge, die nicht die Bedingungen nach Absatz 1 erfüllen,

Geänderter Text

2. Vor dem ...* geschlossene Hafendiensteverträge, die nicht die Bedingungen nach Absatz 1 erfüllen, bleiben bis zum Ende der Vertragslaufzeit,

bleiben bis zum Ende der Vertragslaufzeit,
höchstens jedoch bis zum 1. Juli **2025**
gültig.

höchstens jedoch bis zum 1. Juli **2023**
gültig.

*** ABL.: Bitte das Datum der Annahme der
Verordnung eintragen.**

Or. en

Begründung

Es ist wichtig, eine Übergangsperiode vorzusehen, die jedoch nicht zu lang sein sollte, da andernfalls die Durchführung der Verordnung keine fairen Rahmenbedingungen schafft.

Änderungsantrag 84

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 25 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Sie gilt ab dem 1. Juli **2018**.

Or. en

Begründung

Die Verordnung wird aller Wahrscheinlichkeit nach nicht vor 2014/2015 in Kraft treten. Deshalb sollte in Artikel 25 das Datum, ab dem die Verordnung Gültigkeit erlangt, geändert werden (2018 statt 2015), um den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, die notwendigen Änderungen vorzunehmen. An allen entsprechenden Stellen sollte deshalb das Datum in diesem Sinne geändert werden.

BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Ziel des Vorschlags der Kommission ist es, durch die Schaffung eines Rahmens, in dem alle Häfen ihre Leistung verbessern und sich auf die veränderten Anforderungen in Verkehr und Logistik einstellen können, einen Beitrag zu einem effizienteren, besser vernetzten und nachhaltigeren Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu leisten.

Zu den wichtigsten Zielen des Vorschlags gehören die Modernisierung der Hafendienste und des Hafenbetriebs und die Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für Investitionen in Häfen. Die Kommission will mit dieser Verordnung schwachem Wettbewerbsdruck und möglichem Marktmissbrauch entgegenwirken, um die Effizienz der Hafendienste zu erhöhen.

Der Ladungsumschlag und die Passagierdienste, die häufig über Konzessionsverträge organisiert werden und mithin in den Anwendungsbereich der Richtlinie über die Vergabe von Konzessionsverträgen fallen, sind aus dem Kapitel II über den Zugang zum Markt herausgenommen worden. Die Verordnung muss deshalb gemeinsam mit der Richtlinie .../... (Konzessionen) erwogen werden.

Eine wichtige Bedingung für einen fairen Wettbewerb zwischen den Häfen unter gleichen Bedingungen ist ein klarer Rechtsrahmen für die Vorschriften über staatliche Beihilfen. Die Kommission beschäftigt sich gegenwärtig im Hinblick auf die Finanzierung der Infrastruktur mit der Modernisierung der staatlichen Beihilfen und wird wahrscheinlich Anfang 2014 Leitlinien verabschieden.

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit anderen wichtigen Strategien und Zielen der EU, wie zum Beispiel dem Verkehrsweißbuch, der Fazilität „Connecting Europe“ und der Initiative „Blauer Gürtel“.

Die Verordnung wird für alle in den TEN-V-Leitlinien bezeichneten Seehäfen gelten und, laut der Kommission, vermeiden, dass die Häfen, die bereits gut funktionieren, zusätzlich belastet werden, während sie gleichzeitig die Bedingungen dafür schafft, dass die anderen Häfen ihre strukturellen Probleme angehen können.

Standpunkt des Berichterstatters

Der Berichterstatter unterstützt den Vorschlag der Kommission in vielerlei Hinsicht, möchte jedoch eine Reihe von Änderungen vorschlagen, um den Vorschlag zu verbessern.

Um Verwirrung zu vermeiden, hat der Berichterstatter alle Bezugnahmen auf „Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ ersetzt durch „Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes“, womit der Anwendungsbereich dieser Verordnung korrekt wiedergegeben wird. Auch sollte darauf hingewiesen werden, dass es den Mitgliedstaaten frei steht zu beschließen, auch andere Häfen, die nicht zwangsläufig unter die TEN-T-Leitlinien fallen, in den Geltungsbereich der Verordnung aufzunehmen.

Die Bezugnahme auf „Ausbaggerung“ ist aus der Verordnung entfernt worden, weil der Berichterstatter der Ansicht ist, dass es sich dabei nicht um einen Dienst handelt, der dem Nutzer direkt angeboten wird, sondern um ein Mittel, um den Zugang zum Hafen sicherzustellen, für gewöhnlich in Form von Unterhaltsbaggerung, vergleichbar mit dem Eisbrechen. Aus diesem Grunde sollte es den Leitungsorganen des Hafens freistehen, darüber zu entscheiden, wie die Ausbaggerung organisiert wird, so dass dies nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen sollte.

Die Sozialvorschriften, die für die arbeitsrechtlichen Regelungen der Häfen gelten, wurden aus der Verordnung herausgenommen und in den sektoralen sozialen Dialog überführt, der am 19. Juni 2013 begonnen hat. Dessen ungeachtet hält es der Berichterstatter für wichtig, der Liste der Mindestkriterien nationale Sozialstandards hinzuzufügen. Darüber hinaus sollte die zuständige Behörde die Rechte der Arbeitnehmer im Falle einer Übertragung von Unternehmen oder Betrieben stärken.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass zuzüglich zur Landknappheit im Hafen und zu Fällen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen die Flächenknappheit auf dem Wasser und die Marktgröße ebenfalls als berechtigte Gründe für eine Begrenzung der Zahl der Diensteanbieter betrachtet werden sollten, um die unterschiedlichen Größen und geographischen Gegebenheiten der Häfen zu berücksichtigen. Wenn eine Begrenzung der Zahl der Diensteanbieter notwendig ist, um einen sicheren, zuverlässigen oder umweltfreundlichen Hafenbetrieb zu gewährleisten, sollte das Leitungsorgan befugt sein, eine entsprechende Entscheidung zu fällen.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass auch die Lotsendienste von den Bestimmungen in Kapitel II der Verordnung ausgenommen werden sollten, da sie von großer Wichtigkeit für den sicheren und zuverlässigen Hafenbetrieb sind. Ihre Organisation sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben und nicht in Einklang mit den neuen Vorschriften über den Marktzugang gebracht werden.

Hinsichtlich der Infrastrukturentgelte hat der Berichterstatter den Vorschlag so abgeändert, dass die Häfen in die Lage versetzt werden, diese Gebühren eigenständig in Einklang mit ihrer Geschäftsstrategie festzusetzen. Dazu hat er die Befugnisse der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte auf die Förderung der umweltfreundlichen Schifffahrt reduziert. Außerdem hat er den Spielraum für kommerzielle Verhandlungen zwischen dem Leitungsorgan des Hafens und den Hafennutzern vergrößert, wobei bestimmte Grundprinzipien eingehalten werden.

Die Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte sollte konsequent auf die Klassifizierung von Schiffen und Brennstoffen beschränkt bleiben. Die Kommission sollte den Environmental Ship Index (ESI) und die von der World Ports Climate Initiative (WPCI) erzielten Fortschritte berücksichtigen, damit die gemeinsame Klassifizierung von Schiffen und Brennstoffen im Einklang mit den internationalen Standards geschieht. Die Klassifizierungssysteme sollten lediglich als eine Grundlage für die das Einräumen von Preisunterschieden dienen, aber nicht die Befugnis des Lenkungsorgans des Hafens beeinträchtigen, die Höhe der Entgelte unabhängig und im Einklang mit den geltenden Vorschriften festzusetzen.

Der Berichterstatter unterstützt den Gedanken, die Hafennutzer zu konsultieren. Ein solcher Austausch ist jedoch bereits heute in vielen Häfen gängige Praxis. Deshalb sollten Patentlösungen vermieden werden und unterschiedliche Regelungen möglich sein, solange alle Nutzer angemessen konsultiert werden.

Der Berichterstatter bevorzugt die Bezugnahme auf eine „unabhängige Aufsicht“ gegenüber der auf ein „unabhängiges Aufsichtsorgan“, um den Schwerpunkt von der Zusammensetzung dieses Organs hin zu den Aufgaben, die ein solches Organ erfüllen sollte, zu verlagern. Durch seine Änderungen stellt er klar, dass, soweit vorhanden, bestehende Stellen diese Funktion auch weiterhin und ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand erfüllen können.

Der Berichterstatter ist sich über die Bedeutung einer zügigen Anwendung der Verordnung im Klaren, hat jedoch im Interesse eines realistischen Zeitplans das Datum des Inkrafttretens der Verordnung auf den 1. Juli 2018 geändert.

Schlussfolgernd kann gesagt werden, dass der Berichterstatter die Gesichtspunkte des Kommissionsvorschlags, mit denen er einverstanden ist, verbessert hat. Durch seine Änderungen hebt er hervor, dass das Leitungsorgan eines Hafens autonom sein muss, um im Einklang mit seiner wirtschaftlichen Strategie handeln zu können, wobei bestimmte Grundprinzipien beachtet werden müssen. Darüber hinaus achtet der Berichterstatter darauf, dass die Verwaltungslasten im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung nicht wachsen. Insgesamt sollte diese Verordnung Rechtssicherheit für die Häfen schaffen und sich positiv auf den erfolgreichen Betrieb des TEN-V-Netzes auswirken.