

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 14/6214 Nr. 2.2 –**

**Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat:
Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den
europäischen Verkehr
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über den Marktzugang für Hafendienste
KOM(2001) 35 endg.; Ratsdok. 06375/01**

A. Problem

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat einen Richtlinienvorschlag vorgelegt, der die Regelung der Freiheit, Hafendienstleistungen zu erbringen sowie die Verbesserung der Dienstqualität und die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Seehäfen zum Ziel hat. Geregelt werden sollen unter anderem Ausschreibungsverfahren für Dienstleistungsunternehmen sowie die Einführung der getrennten Buchführung im Bereich der Hafendienste.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung.

Die Entschließung wurde zum Teil einstimmig, zum Teil mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der FDP, dabei wiederum zum Teil mit den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und zum Teil gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU angenommen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 14/6214 Nr. 2.2 – folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag verweist auf die verfassungsmäßige Zuständigkeit der Länder für die Seehäfen und übernimmt insoweit den Beschluss des Bundesrates auf Bundesratsdrucksache 196/01 vom 13. Juli 2001. Der Deutsche Bundestag erwartet, dass die Bundesregierung keiner EU-Hafenrichtlinie zustimmt, welche die leistungsfähige, wettbewerbsorientierte Anbieterstruktur in den deutschen Häfen gefährdet, indem sie in bestehende Verträge eingreift und die Türen für feindliche Kapitalübernahmen öffnet.

Zur Frage der Organisation der Lotsdienstleistungen außerhalb der Seehäfen vertritt der Deutsche Bundestag die Auffassung, dass die bewährte Lotsstruktur nur mit Augenmaß weiterentwickelt werden sollte. Der Erhalt der notwendigen Sicherheit hat absoluten Vorrang vor wettbewerbsorientierten Modernisierungsmaßnahmen. Rosinenpickerei durch „Hauslotsendienste“ für die Großschifffahrt sollte unbedingt vermieden werden.“

Berlin, den 12. Dezember 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Konrad Kunick
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Ziel des in der Mitteilung der Kommission enthaltenen Richtlinienvorschlags ist die Regelung der Freiheit, Hafendienstleistungen zu erbringen sowie die Verbesserung der Dienstqualität und die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Seehäfen. Es sollen Seehäfen mit einem Umschlag von 3 Mio. t oder 500 000 Passagieren erfasst werden. Geregelt werden sollen unter anderem Ausschreibungsverfahren für Dienstleistungsunternehmen sowie die Einführung der getrennten Buchführung im Bereich der Hafendienste.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 68. Sitzung am 14. November 2001 beraten und zur Kenntnis genommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP, folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie des Deutschen Bundestages nimmt die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und an den Rat:

– Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr = Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über den Zugang für Hafendienste – zur Kenntnis, sieht aber für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates ebenso wie die Küstenländer und die Bundesregierung keinen aktuellen Handlungsbedarf.

Der Marktzugang in deutschen Häfen ist weitestgehend liberalisiert, eine Ausweitung auf nautisch-technische Dienste wird dort, wo sie hoheitliche Zuständigkeiten berührt, für nicht sinnvoll gehalten.“

IV. Bundesrat

Der Bundesrat hat in seiner 766. Sitzung in einem Beschluss vom 13. Juli 2001 – BR 196/01 (Beschluss) – Kritik an dem in der Mitteilung der Kommission enthaltenen Richtlinienentwurf geäußert. Er hat unter anderem geäußert, dass zur Lösung der Wettbewerbsprobleme zwischen den europäischen Seehäfen die Formulierung gemeinschaftlicher Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen der richtigere Weg sei. Er stellt in seinem Beschluss fest, in Deutschland sei der Marktzugang für Hafendienstleistungen nicht beschränkt. Er vertritt die Auffassung, das System für

ladungsbezogene Hafendienstleistungen funktioniere in den deutschen Seehäfen reibungslos und solle nicht gefährdet werden. Der Anwendungsbereich der Richtlinie solle auf die nautisch-technischen Dienstleistungen beschränkt werden. Darüber hinaus kritisiert er eine Vielzahl von Einzelregelungen des Richtlinienentwurfs.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Unterrichtung durch die Bundesregierung in seiner 73. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten.

Die Koalitionsfraktionen haben zu der EU-Vorlage einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 860) mit dem aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen Inhalt eingebracht.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt die Annahme der aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen Entschließung.

- Satz 1 Absatz 1 des Entschließungsantrags der Koalitionsfraktionen wurde einstimmig angenommen.
- Satz 2 Absatz 1 des Entschließungsantrags wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der FDP angenommen.
- Absatz 2 des Entschließungsantrags wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP angenommen.
- Die Vorlage auf EU-Drucksache 06375/01 wurde zur Kenntnis genommen.

Die **Fraktion der SPD** sprach die Frage an, ob die Pläne der EU-Kommission nicht auch enteignungsrechtliche Probleme heraufbeschwören. Der Richtlinienentwurf besage, dass derjenige, der keine Investitionen getätigt habe, damit rechnen müsse, dass sein Vertrag gegebenenfalls 4 Jahre nach Gültigkeit der Richtlinie ende und der anzubietende Dienst EU-weit ausgeschrieben werden müsse, obwohl er möglicherweise einen unbefristeten Vertrag habe. Der Bundesrat habe sich dezidiert geäußert. Er habe erklärt, dass in Deutschland die Verhältnisse in den Seehäfen geordnet und transparent seien und dass die Bundesregierung verhindern möge, dass ein neues bürokratisches System übergestülpt werde. Mit dem Entschließungsantrag rege man an, dem Beschluss des Bundesrates, soweit er die Seehäfen und damit die Länderkompetenz betreffe, beizutreten und im Übrigen, soweit sich die EU-Kommission am Rande mit Fragen des Seelotswesens beschäftige – also Fragen des Bundes angehe – zur Kenntnis zu nehmen. Die Fraktion der FDP müsse anerkennen, dass die mittelständische Struktur der hamburgischen und bremischen Häfen vor der Übernahme durch Kapitalkompanien geschützt werden müsse.

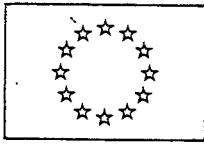
Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie könne dem ersten Absatz des vorliegenden Entschließungsantrages der

Koalitionsfraktionen zustimmen, weil sie der Auffassung sei, dass die Position des Bundesrates Unterstützung verdiene. Die Vorlage des Bundesrates beleuchte das Gesamtproblem in fünf Punkten sachgerecht. Sie stelle den Versuch dar, den Wettbewerb in Europa zu liberalisieren und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den deutschen Häfen und denen anderer Staaten zu vermeiden, gleichzeitig aber auch das bisher in Deutschland bestehende, funktionsfähige System zu stabilisieren. Man tue gut daran, diese fünf Punkte des Bundesrates zur Grundlage des Votums des Ausschusses zu machen. Der Bundesratsbeschluss müsse als Grundlage in die Verhandlungen der Bundesregierung auf EU-Ebene mit einbezogen werden. Bezüglich des Lotswesens vertrete man eine andere Auffassung, als sie in dem Entschließungsantrag wiedergegeben sei. Im Lotswesen würden reine Dienstleistungen erbracht, deren Erbringung man sich aber auch anders vorstellen könne. Man müsse die Modernisierungsmöglichkeiten sehen und nicht allein Traditionen fortschreiben.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie halte den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen für überflüssig. Es sei deutlich, dass aus Sicht der Länder und des Bundes kein besonderer Handlungsbedarf bestehe. Dies sei auch in der Stellungnahme des Bundesrates noch einmal deutlich zum Ausdruck gebracht worden. Einzelne Formulierungen des vorliegenden Entschließungsantrages gingen offensichtlich am Markt vorbei. Es gehe nicht um feindliche Kapitalübernahmen, sondern um Zukunftsweichenstellung. Es sei völlig klar, dass bestehende Verträge Bestand haben müssten. Es sei aber ebenso klar, dass darüber nachgedacht werden müsse, bestehende Verträge in jedem Einzelfall darauf zu überprüfen, ob sie dem europäischen Gedanken Rechnung trügen. Das bezweifle man, denn häufig seien die Kapitalübernehmer die einzigen Anbieter in diesem Bereich. In der Vorgabe der EU sei nicht enthalten, dass man in bestehende Verträge eingreifen müsse. Gewollt sei vielmehr, in der Zukunft ein Vertragswerk zu schaffen, das möglichen zukünftigen Entwicklungstendenzen Rechnung trage.

Berlin, den 12. Dezember 2001

Konrad Kunick
Berichterstatter



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.2.2001
KOM (2001) 35 endgültig

2001/0047 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
AN DEN RAT**

**Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den
europäischen Verkehr**

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Marktzugang für Hafendienste

(Von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN DEN RAT

Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr

EINLEITUNG

Das Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur¹ löste eine engagierte und fundierte Diskussion mit Akteuren und europäischen Institutionen aus.

Dies war nicht verwunderlich. Das Grünbuch war der erste Ansatz der Kommission zur Entwicklung eines stimmigen Konzepts für den Bereich der Häfen und Seeverkehrsinfrastrukturen - schon allein deshalb war ein breites Echo zu erwarten. Außerdem setzte sich rasch die Erkenntnis durch, dass Seehäfen eine Schlüsselrolle für das Funktionieren der intermodalen Verkehrsketten von Haus zu Haus spielen, für den inner- und den außergemeinschaftlichen Handel gleichermaßen von entscheidender Bedeutung sind, und dass der scheinbar unaufhörliche Anstieg der Verkehrsnachfrage die Verlagerung eines immer größeren Teils der Belastung der Verkehrsinfrastruktur auf den Seeverkehr und somit die Seehäfen unumgänglich machen wird.

Ein zentrales Thema des Weißbuches über die gemeinsame Verkehrspolitik, dessen Veröffentlichung kurz bevorsteht, wird unter anderem die wachsende Bedeutung der Seehäfen bei der Entschärfung der gegenwärtigen Engpässe im Landverkehr und bei der Gewährleistung eines besseren Funktionierens des gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes sein.

Zwar messen die Interessengruppen den sie unmittelbar betreffenden Bereichen jeweils besonderes Gewicht bei, doch läßt sich aus der Diskussion folgende Zuordnung der zentralen Anliegen ableiten:

- Einbeziehung der Seehäfen in das transeuropäische Verkehrsnetz;
- systematischer Ansatz für die Regelung des Zugangs zum Markt für Hafendienste und
- Finanzierung von Seehäfen und Hafeninfrastrukturen durch öffentliche Mittel.

1. SEEHÄFEN UND TEN-T

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)² sieht einen breiten Rahmen für die Schaffung eines integrierten multimodalen Infrastrukturnetzes vor. In diesem Netz kommt den Seehäfen natürlich besondere Bedeutung zu.

In der TEN-Entscheidung wurden zwar die Bedingungen für die Kategorien der Hafenvorhaben und damit zusammenhängenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse, der Zweck der

¹ KOM(1997) 678 endg. vom 10.12.1997

² ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1

Vorhaben sowie die spezifischen Auswahlkriterien festgelegt, es konnte jedoch kein Einvernehmen darüber erzielt werden, welche Seehäfen in die TEN-Schemata (Karten) aufgenommen werden sollten, da keine Einigung über Volumen und/oder Art der Verkehrskriterien möglich war.

Verpflichtungsgemäß überprüfte die Kommission die Situation. Die Schlußfolgerungen ergaben, dass die Seehäfen (sowie die Binnenhäfen und Umschlagterminals) in den Leitlinien präziser erfaßt werden müssen, um die Voraussetzungen für die Erreichung der multimodalen Ziele der TEN zu verbessern.

Da die TEN ein multimodales Infrastrukturnetz bilden sollen, in das die verschiedenen Verkehrsträger und einzelstaatlichen Netze schrittweise immer enger einbezogen und integriert werden, wäre ein weiterer Ausschluß der Seehäfen nicht gerechtfertigt.

Folglich schlug die Kommission vor, *unter anderem* etwa 300 Seehäfen anhand objektiver Kriterien³ auszuwählen und in die Schemata aufzunehmen. Die Kommission bemühte sich außerdem um die Verbesserung der Definition der einschlägigen Vorhaben von gemeinsamen Interesse im Hinblick auf Seehäfen. In den Kommentaren zum Grünbuch wurde einhellig gefordert, den Seehäfen im TEN angemessenen Stellenwert einzuräumen.

Der Vorschlag der Kommission wurde noch nicht vom Parlament und vom Rat angenommen. Die Organe sind derzeit bemüht, Einvernehmen zu erzielen, was offenbar kurz bevorsteht. Die Kommission hat ihren festen Willen bekundet, auf eine Lösung aktiv hinzuwirken, und wird zu dieser Verpflichtung stehen.

2. ZUGANG ZUM MARKT FÜR HAFENDIENSTE

"Hafendienste" sind kommerzielle Dienstleistungen, die den Hafennutzern gegen Bezahlung angeboten werden. Diese Dienstleistungen sind in der Regel nicht in den Hafengebühren enthalten.

Natürlich sind Qualität, Effizienz und Preis-Leistungsverhältnis der Hafendienste für die Gesamtqualität der in einem Hafen angebotenen Leistungen von entscheidender Bedeutung. Sie haben sich im Wettbewerb zwischen den Gemeinschaftshäfen zu Schlüsselfaktoren bei der Gewinnung von Kunden entwickelt.

Traditionell wurden die Hafendienste im Rahmen ausschließlicher und/oder rechtlicher oder de facto-Monopole öffentlicher oder privater Natur erbracht. Die Diskussionen nach der Veröffentlichung des Grünbuches haben gezeigt, dass sich die konventionellen Strukturen im Umbruch befinden und dass in allen Mitgliedstaaten beträchtliche Entwicklungen stattfinden.

Im Bereich des Ladungsumschlags wurden die traditionellen Strukturen vielfach mit Erfolg in Frage gestellt, so dass schrittweise die Beschränkungen bei vielen Märkten aufgehoben wurden, die sich inzwischen stärker am Wettbewerb orientiert haben, eine höhere Beteiligung

³

Folgende Kriterien wurden zugrunde gelegt:

- die Seehäfen müssen allen kommerziellen Betreibern offenstehen;
- Höhe des Verkehrsaufkommens (1 Mio. t Güter/oder 200.000 internationale Passagiere pro Jahr) mit gewissen Ausnahmen für griechische Inseln;
- strategische Bedeutung für die Verbindung zwischen landseitigen Abschnitten des TEN.

des privaten Sektors aufweisen und, wie allgemein anerkannt wird, bei marktorientierterer Preisgestaltung eine höhere Effizienz erreichen.

Dieser allgemeine Trend ist zu begrüßen, hat jedoch längst noch nicht alle Häfen der Gemeinschaft erreicht. Außerdem wurde vielfach auf die Notwendigkeit hingewiesen, diese Entwicklung durch klare und zuverlässige Verfahrensvorschriften zu stützen, in denen die Rechte und Verpflichtungen der etablierten und potentiellen Diensteanbieter sowie der für die Überwachung der Häfen und/oder die Auswahl der Diensteanbieter zuständigen einzelstaatlichen Behörden verankert sind.

Bei anderen Hafendiensten waren die Entwicklungen weniger intensiv; Beschränkungen sowie private und öffentliche Monopole sind insbesondere bei den Lotsendiensten und in geringerem Maße bei Schlepp- und Festmacherdiensten nach wie vor die Regel. In den Häfen ist man sich bewußt, dass diese Dienstleistungen daher oft einen unverhältnismäßigen Kostenfaktor für die Nutzer darstellen und somit zu einem wichtigen Aspekt beim Wettbewerb zwischen Häfen geworden sind.

Trotz unterschiedlicher Marktöffnung in den Mitgliedstaaten und selbst zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaates haben alle Mitgliedstaaten dem Grundsatz zugestimmt, diesen Sektor schrittweise für den Wettbewerb zu öffnen.

Es steht außer Frage, dass alle kommerziellen Hafendienste den Wettbewerbsbestimmungen des Vertrags sowie den Bestimmungen über die vier Freiheiten (Niederlassungsfreiheit, Freizügigkeit der Arbeitnehmer, freier Waren- und Dienstleistungsverkehr) unterliegen.

Allerdings können bestimmte hafenspezifische Sachzwänge nicht ignoriert werden. Das Raumangebot in Häfen kann begrenzt sein, ferner spielen die Häfen eine genau festgelegte Rolle bei den gemeinschaftlichen Zollverfahren. Sie tragen außerdem eine besondere Verantwortung für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See und an Land. Diese Sachzwänge können legitime Gründe für Beschränkungen des Marktzugangs bei bestimmten Hafendiensten darstellen. Pauschale Beschränkungen sind jedoch nicht gerechtfertigt. Außerdem erfordert die Vielfalt der gemeinschaftlichen Häfen ein differenziertes Konzept. Da keine zwei Häfen identisch sind, wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass bei einer Reihe von Entscheidungen über die Öffnung des Marktzugangs für Hafendienste die besonderen Merkmale der jeweiligen Häfen eine Rolle spielen werden.

Die Kommission hat Probleme bei der Anwendung der Bestimmungen des Vertrags bisher fallweise behandelt und wird dieser Verpflichtung auch weiterhin nachkommen. Konsultationen ergaben jedoch eine breite Zustimmung zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Regelungsrahmens, um den Marktzugang für Hafendienste in Häfen mit internationalem Verkehr systematisch zu regeln und dabei den Erfordernissen von Sicherheit und Umweltschutz im Seeverkehr und ggf. öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen sowie der Verschiedenartigkeit der betreffenden Häfen angemessen Rechnung zu tragen. Dieser Rahmen sollte als Flankierung und Orientierung für einzelstaatliche Maßnahmen dienen, die darauf abzielen, bestehende Beschränkungen beim Markt für Hafendienste abzubauen und gleichzeitig nach dem Subsidiaritätsprinzip sicherzustellen, dass bei diesem Prozeß lokale, regionale und nationale Besonderheiten der Häfen gebührend berücksichtigt werden.

Dieses Konzept findet keine ungeteilte Zustimmung. So wurde die Meinung geäußert, dass die Zugangsbeschränkungen zum Frachturnschlagsmarkt bereits weitgehend abgebaut sind und daher kein neuer Regelungsrahmen erforderlich ist. Diese Einschätzung entspricht jedoch nicht der Situation in der gesamten Gemeinschaft und läßt unberücksichtigt, dass die

Verfahrensvorschriften bei der Erteilung von Genehmigungen weithin als unzulänglich empfunden werden. Hafenlotsen und in geringerem Maße Schleppdienste stellen sich gegen einen Regelungsrahmen. Sie wünschen eine Beibehaltung der gegenwärtigen Strukturen mit dem Argument, sie seien bisher zur Gewährleistung hoher Sicherheitsstandards völlig ausreichend gewesen. Die Festmacherdienste nehmen einen neutralen Standpunkt ein. Auch wenn die Bedeutung der Lotsen- und Schleppdienste für die Hafensicherheit unbestritten ist, so ist dies allein jedoch kein ausreichender Grund, diese Dienste von vornherein von der Anwendung der Bestimmungen des Vertrags oder von einem neuen gemeinschaftlichen Regelungsrahmen auszunehmen, auch wenn dieser Rahmen Sicherheitsaspekte und lokale Gegebenheiten gebührend berücksichtigen muß.

Die Schwierigkeit liegt folglich darin, zwingende Erfordernisse für Sicherheit und Umweltschutz im Seeverkehr, ggf. öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen und einen wettbewerbsverträglichen Regelungsrahmen in Einklang zu bringen. Nach umfangreichen Konsultationen schlägt die Kommission den beigefügten Rechtsrahmen (**Anhang 1**) für den Marktzugang für Hafendienste vor.

Angesichts der komplexen Hafenregelungen der Mitgliedstaaten und der Unterschiedlichkeit der Häfen hinsichtlich Größe, Status, Funktion und Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz wird eine Richtlinie als am besten geeignetes Rechtsinstrument erachtet, die den Mitgliedstaaten die Umsetzung des Rahmens überläßt.

3. ÖFFENTLICHE FINANZMITTEL UND SEEHÄFEN

Eigentum, Struktur und Verwaltung der Häfen sind zwischen den Mitgliedstaaten und sogar innerhalb der Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich geregelt, was zu einer großen Vielfalt im Hafensektor führt. Während sich der Verbleib der Befugnisse für Eigentum und Struktur bei den Mitgliedstaaten rechtfertigen läßt, sind die Finanzströme zwischen öffentlicher Hand, Hafenbetreibern und Nutzern der Hafeneinrichtungen und -dienste jedoch ein Schlüsselaspekt im Hinblick auf den Wettbewerb.

Gegenüber der Vergangenheit, in der die Finanzierung von Häfen und Hafeneinrichtungen durch den Steuerzahler die Regel war, hat sich nun ein spürbarer Trend zu einer stärkeren privaten Finanzbeteiligung herausgebildet. Damit wurde die Finanzierung vieler Hafeneinrichtungen Sache des Privatsektors, während sich die Hafenbehörden mehr und mehr auf ihre Rolle als "Hausherr" und auf die Finanzierung und den Betrieb von Einrichtungen zurückziehen, die für den sicheren und effizienten Betrieb des Hafens insgesamt wesentlich sind.

Gleichzeitig streben immer mehr Häfen eine aktivere kommerzielle Rolle in Zusammenarbeit mit privaten Partnern innerhalb und außerhalb des Hafens an. Manche Häfen funktionieren sogar ausschließlich auf kommerzieller Grundlage.

3.1. Bericht über die Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung im Seehafensektor der Gemeinschaft ("Bestandsaufnahme")

Es ist also nicht verwunderlich, dass der Wettbewerb zwischen den Häfen, der mit Vollendung des Binnenmarktes intensiver geworden ist, durch die Umsetzung der vielfältigen hafenpolitischen Konzepte der Mitgliedstaaten beeinflußt wird. Dies kann Initiativen auf Gemeinschaftsebene erfordern oder auch nicht. Nach Auffassung aller Beteiligten sind Fortschritte bei der Debatte jedoch nur möglich, wenn ein ausreichender Kenntnisstand im Hinblick auf bestimmte Schlüsselaspekte gewährleistet ist (z.B. Struktur und Verwaltung der

Häfen in der Gemeinschaft, Finanzströme von der öffentlichen Hand zu den verschiedenen Arten von Häfen sowie Gebührenerhebungspraxis in diesen Häfen).

Die Kommission sammelte daher mit Hilfe der Mitgliedstaaten und ihrer aktiven Beteiligung Informationen in Form einer Bestandsaufnahme über die Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung in den Seehäfen der Gemeinschaft. Die Kommission verpflichtete sich zur Veröffentlichung der Ergebnisse; die Bestandsaufnahme ist in **Anhang 2** beigelegt.

Obwohl die Angaben der Mitgliedstaaten auf vorhandenen Fakten und Daten basierten und inzwischen beträchtliche Entwicklungen stattgefunden haben, können die Informationen jedoch im Kern als gültig und als nützliche Grundlage für künftige Arbeiten betrachtet werden.

Die Bestandsaufnahme bedarf keiner weiteren Erläuterungen, und ihre Einzelheiten müssen an dieser Stelle nicht wiederholt werden. Hingegen sollte auf einige zentrale Schlußfolgerungen näher eingegangen werden.

- Trotz der wachsenden Bedeutung privater Beteiligungen bei der Entwicklung von Häfen werden Schätzungen zufolge 90% des gemeinschaftlichen Seehandels über Häfen abgewickelt, in denen Entscheidungen über Investitionen und andere politische oder managementbezogene Fragen, z.B. Gebührengestaltung, in unterschiedlichem Maße von der öffentlichen Hand abhängig sind oder zumindest von ihr beeinflusst werden.
- Öffentliche Investitionen in Hafenprojekte machen zwischen 5 und 10% aller gemeinschaftlichen Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur aus. Innerhalb der Gemeinschaft haben diese Investitionen unterschiedliche Schwerpunkte: im Ostseeraum fließen erhebliche Mittel in Start-up-Investitionen, während im Nordsee- und im Mittelmeerraum ein großer Teil der Investitionen Modernisierungsprojekten zugute kommt.
- Die Transparenz bei der Vergabe öffentlicher Mittel läßt zu wünschen übrig: die Kostenrechnungswerkzeuge können in der Regel keine aggregierten Daten über öffentliche Investitionen in einen Hafen liefern oder zufriedenstellend Flüsse und Verwendungen öffentlicher Gelder innerhalb von Häfen dokumentieren, in denen Management öffentlicher Infrastrukturen und kommerzielle Tätigkeiten nebeneinander stattfinden.
- Gebühren- und Kostendeckungssysteme sind sehr unterschiedlich; Kostendeckung ist nicht immer das Hauptziel.
- Der Bereich der Hafendienste befindet sich im Umbruch und die Zugangsmöglichkeiten zum Markt nehmen eindeutig zu. Allerdings sind die Verfahrensvorschriften, die bei begrenzter Zahl der Dienstleistungsanbieter faire und offene Auswahlverfahren gewährleisten sollten, unklar und unzureichend.

3.2. Transparenz

Die Bestandsaufnahme hat die bereits zuvor geäußerte Auffassung der Kommission und anderer bestätigt, dass der bisherige Grad der Transparenz im Hafensektor nicht ausreicht, um die den Häfen auf einzelstaatlicher Ebene zufließenden öffentlichen Gelder zu dokumentieren, und Flüsse öffentlicher Gelder innerhalb von Hafeneinheiten nachzuvollziehen, die für das Management von Hafen und Hafeninfrastruktur zuständig und gleichzeitig innerhalb der Häfen kommerziell tätig sind.

Leicht zugängliche Informationen über Finanzströme, gleich welcher Quelle, würden der Kommission die Bearbeitung von Fällen staatlicher Beihilfen erleichtern. Nach den Bestimmungen des Vertrags haben die Mitgliedstaaten der Kommission jede Beihilfe zu melden, die sie gewähren. Müssen Fälle staatlicher Beihilfen aus irgendeinem Grunde untersucht werden, verlangt die Kommission in der Regel Informationen über Flüsse öffentlicher Gelder, die im Rahmen der einzelstaatlichen Haushaltsvorschriften direkt verfügbar sein sollten.

Das Neutralitätsprinzip gemäß Artikel 295 des Vertrags gewährleistet, dass der Vertrag die Eigentumsordnung in den Mitgliedstaaten unberührt läßt. Der Wettbewerb zwischen privaten und öffentlichen Betreibern darf jedoch nicht durch Finanzströme der öffentlichen Hand verzerrt werden, die dem öffentlichen Betreiber die Senkung seiner eigenen Kosten gestatten. Aufgrund der komplexen institutionellen und finanziellen Regelungen für Häfen, Hafenmanagement und maritime Infrastrukturen in der Gemeinschaft sind jedoch die finanziellen Beziehungen zwischen öffentlicher Hand, Häfen und anderen beteiligten Unternehmen oft nicht klar.

Die Arbeiten zur Bestandsaufnahme haben ergeben, dass in Häfen mindestens drei Modelle von Kostenrechnungssystemen Anwendung finden.

Erstens werden von den Leitungsorganen der Häfen Kostenrechnungssysteme verwendet, die denen im Privatsektor vergleichbar sind und auf allgemein anerkannten Kostenrechnungsgrundsätzen der jeweiligen Mitgliedstaaten und Audits durch unabhängige Stellen basieren. Derartige Systeme sind immer häufiger anzutreffen, obwohl ihr Hauptzweck im allgemeinen nicht die Erfassung des Zustroms oder des Ausbleibens öffentlicher Mittel ist und sie eher als funktionelles Werkzeug für das Leitungsorgan des Hafens und als Benchmarking-Instrument der beteiligten Akteure anzusehen sind.

Das zweite Modell läßt sich als öffentliches Kostenrechnungs- oder "Haushalts"-System bezeichnen. Es soll die Verwendung öffentlicher Mittel erfassen.

Die dritte Art von System wird in Häfen angewandt, die Teil einer größeren öffentlichen Verwaltungseinheit (z.B. auf kommunaler Ebene) sind und folglich keine separaten Konten führen. Ausgaben wie z.B. Investitionen erfolgen unter Aufsicht der öffentlichen Hand und werden als integraler Bestandteil des öffentlichen Kostenrechnungssystems der Verwaltungseinheit erfaßt. Dieser Ansatz, der auch als "gebündelte Kostenrechnung" bezeichnet werden kann, ist auf die Überwachung und Kontrolle der Finanzangelegenheiten der gesamten öffentlichen Verwaltungseinheit ausgerichtet.

Bei der Analyse dieser drei wichtigsten Kostenrechnungsmodelle wird klar, dass keines von ihnen dazu geeignet ist, transparente und eindeutige Informationen über die Flüsse öffentlicher Gelder in die Häfen und die Verwendung dieser Gelder durch das Leitungsorgan des Hafens für seine vielfältigen Aufgaben zu liefern. Dies ist nicht erstaunlich, da die Systeme ganz einfach nicht für die Erfassung der jetzt benötigten Informationen und für die Differenzierung zwischen kommerziellen Tätigkeiten und öffentlichen Aufgaben im Bereich des Hafen- und Infrastrukturmanagements entwickelt wurden. Die von manchen kommunalen Häfen verwendeten öffentlichen Haushaltsrechnungssysteme mit ihrem universellen Charakter, d.h. ohne genaue Zuordnung von Ausgaben und Einnahmen, schließen eine klare Erfassung der Finanzströme für spezifische Tätigkeiten geradezu aus.

Die Konsultationen nach der Veröffentlichung des Grünbuches haben diese unbefriedigende Situation deutlich gemacht. Sie führt zu Mißtrauen und gegenseitigen Anschuldigungen

zwischen Häfen, sei dies gerechtfertigt oder nicht. Die Situation gestattet außerdem im Bedarfsfall keine zufriedenstellende Kontrolle der Vorschriften für staatliche Beihilfen durch die Kommission und droht ganz allgemein den Wettbewerb zu einem Zeitpunkt zu beeinträchtigen, wo Mitgliedstaaten und Hafenbehörden darum bemüht sind, mehr Privatinitiativen, Wettbewerb und Kapital in die Häfen einzubringen.

Nach Auffassung der Kommission wird die Anwendung der “Richtlinie 2000/52/EG der Kommission⁴ über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen” (“Transparenzrichtlinie”) zusammen mit einer rechtlichen Auflage zur Führung getrennter Konten im Kontext des Vorschlags für eine “Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste” zu spürbaren Verbesserungen führen.

3.2.1. Transparenzrichtlinie

In Artikel 1 Absatz 1 der Transparenzrichtlinie wird anerkannt, dass öffentliche Unternehmen für die Wirtschaftssysteme der Mitgliedstaaten nach wie vor eine wichtige Rolle spielen, es wird jedoch gefordert, dass die finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen transparent gestaltet werden, um einen fairen Wettbewerb zwischen öffentlichen Unternehmen sowie zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen zu gewährleisten und eine wirksame Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen des Vertrags sicherzustellen. Eine angemessene Transparenz sollte durch Offenlegung folgender Elemente erreichbar sein:

- die unmittelbare Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand für öffentliche Unternehmen;
- die Bereitstellung öffentlicher Mittel durch die öffentliche Hand über öffentliche Unternehmen oder Finanzinstitute;
- die tatsächliche Verwendung dieser öffentlichen Mittel.

Dies sollte insbesondere für folgende Aspekte der finanziellen Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und öffentlichen Unternehmen gelten:

- (a) Ausgleich von Betriebsverlusten;
- (b) Bereitstellung von Kapital;
- (c) nicht rückzahlbare Beihilfen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen;
- (d) Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinne oder Wiedereinziehung geschuldeter Beträge;
- (e) Verzicht auf normale Erträge aus verwendeten öffentlichen Mitteln ;
- (f) Ausgleich finanzieller Belastungen, die von der öffentlichen Hand auferlegt wurden.

Diese Vorschriften gelten für Häfen in öffentlichem Besitz. Die rechtliche Struktur des Hafens ist nicht von Bedeutung⁵. Öffentliche Häfen bedürfen nicht einmal einer vom Staat

⁴ ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 75; Änderung der Richtlinie 80/723/EWG

⁵ Urteil des Gerichtshofes, Rechtssache 118/85 Kommission gegen Italienische Republik

getrennten Rechtspersönlichkeit, da die Mitgliedstaaten sonst darüber entscheiden könnten, ob ein Hafen unter die Transparenzrichtlinie fällt, indem sie einen bestimmten rechtlichen Status wählen oder keinerlei rechtlichen Status gewähren. Dabei schließt der Umstand, dass eine im industriellen oder kommerziellen Bereich wirtschaftlich tätige Einrichtung in die Verwaltungsstruktur des Staates eingebunden ist, aber über keine getrennte Rechtspersönlichkeit verfügt, finanzielle Beziehungen zwischen dem Staat und dieser Einrichtung nicht aus. Durch den Mechanismus der Zuweisung von Haushaltsmitteln kann der Staat per definitionem die Wirtschaftsführung des Unternehmens beeinflussen und hat die Möglichkeit, Betriebsverluste auszugleichen und dem Unternehmen neue Mittel zur Verfügung zu stellen. Er kann somit dem Unternehmen gestatten, seine Tätigkeiten außerhalb der Regeln einer normalen kommerziellen Geschäftsführung abzuwickeln - eine Situation, wie sie mit Hilfe der Richtlinie transparent gemacht werden soll.

In Artikel 1 Absatz 2 der Transparenzrichtlinie wird außerdem anerkannt, dass die Mitgliedstaaten in manchen Bereichen bestimmten Unternehmen oft besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, Zahlungen zukommen lassen oder andere Arten von Ausgleich für bestimmte Unternehmen gewähren, die Leistungen der Daseinsvorsorge erbringen⁶, was in den Häfen der Gemeinschaft häufig der Fall ist. Diese Unternehmen stehen oft auch im Wettbewerb mit anderen Unternehmen und können öffentlichen, privaten oder öffentlich-privaten Charakter haben.

Angemessene Transparenz dürfte sich durch Offenlegung folgender Elemente erzielen lassen:

- eine nach den verschiedenen Geschäftsbereichen getrennte Aufstellung der Kosten und Erlöse;
- eine genaue Angabe der Methode, nach der die Kosten und Erlöse den verschiedenen Geschäftsbereichen zugeordnet und zugewiesen werden.

Ferner sollte Folgendes gewährleistet werden:

- (a) getrennte interne Kontenführung entsprechend den verschiedenen Tätigkeiten;
- (b) korrekte Zuordnung aller Kosten und Erlöse auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze;
- (c) die Kostenrechnungsgrundsätze für die getrennte Kontenführung werden eindeutig bestimmt.

Wie bei Artikel 1 gelten die Verpflichtungen für Unternehmen ungeachtet ihrer rechtlichen Struktur oder der Tatsache, ob die betreffenden Tätigkeiten von einer separaten Einheit durchgeführt werden.

Die Transparenzrichtlinie gilt nicht ohne Ausnahmen. Für den Hafensektor ist es von besonderer Bedeutung, dass die Auflagen der Richtlinie nur für Unternehmen gelten, deren gesamter Netto-Jahresumsatz für jedes der beiden Vorjahre über 40 Mio. € liegt. In Fällen, wo die Kompensation für die Erbringung von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge für einen angemessenen Zeitraum nach einem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren festgesetzt wurde, sind diese Unternehmen nach der Transparenzrichtlinie nicht zu getrennter Kontenführung verpflichtet.

⁶ Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa, ABl. C 281 vom 26.9.96, S. 3

3.2.2. *Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste*

Die Kommission schlägt in Artikel 12 vor, dass Leitungsorgane von Häfen, die Hafendienste anbieten, für diese und ihre übrigen Tätigkeiten eine getrennte Buchführung unterhalten, die der üblichen Handelspraxis und allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen entspricht. Das bedeutet:

- (a) getrennte interne Buchführung entsprechend den verschiedenen Tätigkeiten;
- (b) korrekte Zuordnung aller Kosten und Einnahmen auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv zu rechtfertigender Buchführungsgrundsätze;
- (c) die Rechnungsführungsgrundsätze für die getrennte Buchführung werden eindeutig bestimmt.

Die jährliche Rechnungsprüfung muss Aufschluß darüber geben, ob Finanzströme zwischen den vom Leitungsorgan des Hafens angebotenen Hafendiensten und seinen übrigen Tätigkeiten geflossen sind.

Die gleichen Bestimmungen sollten nach den Vorschriften der vorgeschlagenen Richtlinie gelten, wenn das Leitungsorgan eines Hafens einziger Anbieter eines bestimmten Hafendienstes ist.

Die Kommission hat erwogen, ob die Transparenz entweder durch eine entsprechende Änderung der "Transparenzrichtlinie" oder einen Vorschlag für eine Verordnung ähnlich der Verordnung Nr. 1107/70⁷ über Beihilfen im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr gesteigert werden sollte, die bestimmte Informationsanforderungen enthält.

Die Änderung der Transparenzrichtlinie wäre und ist eine praktikable Lösung, da in der Vergangenheit zur Berücksichtigung sektoraler Besonderheiten bereits Änderungen an dieser Richtlinie vorgenommen wurden, und nichts gegen eine ähnliche Initiative für den Hafensektor spricht.

Auch eine der Verordnung Nr. 1107/70 vergleichbare Verordnung mit entsprechenden Transparenzvorschriften bleibt eine Option, zumal für Häfen im Gegensatz zu den landgebundenen Verkehrsträgern keine spezifischen Rechtsvorschriften über Beihilfen bestehen.

Nach Auffassung der Kommission wird eine Kombination aus der Anwendung der geänderten Transparenzrichtlinie und der Einführung von Buchführungsaufgaben im Bereich der Hafendienste die Transparenz im Hafensektor wesentlich erhöhen. Daher wurde beschlossen, keine Änderung der Richtlinie 80/723/EWG (in ihrer geänderten Fassung) vorzuschlagen. Diese sowie die zweite oben beschriebene Option bleiben jedoch bestehen und können genutzt werden, falls die oben beschriebenen Maßnahmen nicht zur Verbesserung der Transparenz in dem betroffenen Sektor führen sollten.

⁷

ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung Nr. 543/97 des Rates (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6)

3.3. Staatliche Beihilfen für Häfen

Die Diskussion nach dem Erscheinen des Grünbuches und die Arbeiten an der Bestandsaufnahme haben bestätigt, dass bei der Finanzierung der Häfen und maritimen Infrastrukturen in der Gemeinschaft nach wie vor große Unterschiede bestehen, die ihrerseits die beträchtlichen Unterschiede bei Eigentum und Verwaltung der Häfen und Infrastrukturen widerspiegeln.

Die Kommission wurde ersucht, Leitlinien für staatliche Beihilfen für Häfen betreffend den Bau von Hafeninfrastrukturen herauszugeben.

Das wichtigste Argument für die Unterstützung dieses Ersuchens ist die Tatsache, dass die Kommission in anderen Bereichen⁸ eine Reihe von Leitlinien herausgegeben hat, deren Gegenstand im wesentlichen die Bedingungen für die Genehmigung staatlicher Beihilfen sind. Auch gibt es bestimmte Arten von Beihilfen⁹, zu deren Genehmigung die Kommission bereit ist und die mit bestimmten Ausnahmen auch im Bereich der Häfen denkbar wären. Die Existenz von Leitlinien in anderen Bereichen ist kein ausreichender Grund für die Herausgabe formeller Kommissionsleitlinien über staatliche Beihilfen für Häfen, zumal es Interessengruppen gibt, die Leitlinien für staatliche Beihilfen befürworten, aber derartige Beihilfen für Häfen ausdrücklich ablehnen.

Andererseits ist sich die Kommission durchaus bewußt, dass die Erläuterung und Präzisierung der bestehenden Vorschriften sowohl den Mitgliedstaaten als auch den Hafenbehörden sowie der Kommission selbst nützen würde. Eine solche Präzisierung muß jedoch nicht nur auf die Bestimmungen des Vertrags, sondern auch auf die Rechtsprechung gestützt werden. Eine solche besteht jedoch im Bereich der Häfen nur in begrenztem Umfang. Und da Präzisierungen zu den Bestimmungen des Vertrags nicht auf theoretischen Situationen aufgebaut werden sollten, während die Realität wesentlich anders und nicht immer transparent ist, muß jeder Versuch der Präzisierung zur Zeit als theoretischer Ansatz bezeichnet werden. Die Kommission wird weiterhin Einzelfälle prüfen, wobei das Ergebnis allein von den Fakten und Besonderheiten jedes einzelnen Falles abhängen kann.

Staatliche Beihilfen werden in Artikel 87 Absatz 1 des Vertrag als "staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art" definiert.

Sie können daher in verschiedener Form gewährt werden, z.B.: Beihilfen; Darlehen zu günstigeren als den kommerziell üblichen Zinssätzen oder Bürgschaften; völlige oder teilweise Befreiung von Abgaben, Steuern oder Sozialbeiträgen; steuerliche Vorteile durch beschleunigte oder erweiterte Abschreibungssysteme; Beiträge zu Betriebs- oder Ausbildungskosten; Sachleistungen wie kostenlose Bereitstellung von Dienstleistungen.

Laut Artikel 87 Absatz 1 gelten nur gezielte Beihilfen für bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige als staatliche Beihilfen; ungezielte und undifferenzierte Maßnahmen fallen nicht in den Bereich der staatlichen Beihilfen.

Gezielte staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, sind mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

⁸ z.B. Seeverkehr, Luftverkehr, Stahl, Schiffsbau

⁹ z.B. Beschäftigung

In Artikel 87 Absatz 2 werden drei Arten von Beihilfen genannt, die von Rechts wegen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind. In Artikel 87 Absatz 3 werden fünf Arten von Beihilfen genannt, die nach Prüfung durch die Kommission als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

Nicht nur Privatunternehmen unterliegen den Bestimmungen des Vertrags über staatliche Beihilfen, sondern auch öffentliche Unternehmen und Unternehmen, denen die Mitgliedstaaten besondere oder ausschließliche Rechte gewähren (Artikel 86 Absatz 1) oder die sie mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betrauen (Artikel 86 Absatz 2).

Nach Artikel 88 des Vertrags müssen die Mitgliedstaaten der Kommission Pläne über die Gewährung oder Änderung von Beihilfen zur Genehmigung vorzulegen.

Obwohl die Akteure im Hafensektor mittlerweile unterscheiden zwischen Investitionen für Hafeninfrastruktur, Suprastruktur, mobile Güter und betriebsspezifische Dienste, kann dies kein Ersatz für das Schlüsselkriterium des Vertrags für die Definition des Begriffs staatlicher Beihilfen sein, d.h. die Selektivität gemäß Artikel 87 Absatz 1. Dieses Kriterium bleibt der einzige Maßstab bei der Frage, ob eine konkrete Investition, ungeachtet ihrer Zweckbestimmung für Hafeninfrastruktur, Suprastruktur, mobile Güter oder betriebsspezifische Dienste, als Beihilfe einzustufen ist.

Bei der Infrastruktur wird eine Unterteilung in "öffentlich (allgemein)" und "nutzerspezifisch" von den Beteiligten als sinnvoll angesehen.

"Öffentliche (allgemeine)" Infrastrukturen stehen allen Nutzern gleichermaßen zur Verfügung. Dazu gehören Zugänglichkeit der Häfen und Instandhaltung (z.B. Deiche, Wellenbrecher, Schleusen und andere Hochwasserschutzanlagen; schiffbare Kanäle, einschließlich Ausbaggerung und Eisbrecheinrichtungen, Navigationshilfen, Beleuchtung, Bojen, Leuchtfeuer; Schwimmpontons in Tidegebieten); öffentliche Landverkehrseinrichtungen innerhalb des Hafengebietes, Direktverbindungen zu den einzelstaatlichen Verkehrsnetzen oder TEN; sowie Infrastrukturen für Versorgungsdienste bis zu den Terminals. Investitionen in derartige Infrastrukturen werden von der Kommission in der Regel als allgemeine Maßnahmen und Ausgaben betrachtet, für die der Staat im Rahmen seiner Verantwortung für die Planung und Entwicklung eines Verkehrssystems im Interesse der Allgemeinheit zuständig ist, sofern die Infrastrukturen de jure und de facto allen vorhandenen und potentiellen Nutzern in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zugänglich sind. Aufgrund der besonderen Gegebenheiten können solche Infrastrukturen im Einzelfall jedoch für bestimmte Unternehmen von besonderem Nutzen sein und daher die Gewährung von Beihilfen rechtfertigen, obwohl sie sich vordergründig als öffentliche Infrastrukturen darstellen.

"Benutzerspezifische" Infrastrukturen umfassen Werften, Piere, Rohrleitungen und Kabel für Versorgungsdienste an den Hafenterminals; Arbeiten, durch die der Standort des Terminals "baureif" wird (d.h. durch Planierung und bei Bedarf Abriß bestehender Gebäude und Einrichtungen). Im allgemeinen würde die Kommission, wenn die öffentliche Hand Grundstücke in ihrem Besitz für die Bebauung vorbereitet und zu marktüblichen Preisen verkauft oder vermietet (nach Verfahren, wie sie in der Mitteilung über Verkäufe von Bauten oder Grundstücken beschrieben sind)¹⁰ solche Infrastrukturinvestitionen nicht als staatliche

¹⁰

Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, ABl. C 209 vom 10.7.1997

Beihilfen betrachten. Dies wäre anders, wenn die Bebauung z.B. im Hinblick auf einen bestimmten Endnutzer erfolgt.

Zwei Investitionsbereiche, nämlich Docks und Kaimauern, lassen sich den oben genannten Gruppen nicht ohne weiteres zuordnen. Während bei den oben genannten Beispielen Situationen denkbar sind, in denen die allgemeinen Schlußfolgerungen nicht gelten würden, machen die besonderen Eigenschaften jedweder Bauvorhaben und die Vielfalt der Optionen es unmöglich, für Arbeiten an Docks und Kaimauern zu Schlußfolgerungen von sehr allgemeiner Natur zu gelangen. Daher liegt es auf der Hand, dass die Faktenlage, mögliche und/oder tatsächliche Nutznießer, Größe und Abmessungen der Einrichtungen und ihre tatsächlichen und /oder potentiellen Nutzer eine zentrale Rolle bei jeder Bewertung durch die Mitgliedstaaten und/oder die Kommission spielen werden.

Investitionen in Suprastrukturen können alle Arten von Gebäuden (Lagerhäuser, Werkstätten, Büros) und alle Arten fester oder halbbeweglicher Ausrüstungen wie Krane und Brücken umfassen. Derartige Investitionen kommen in der Regel bestimmten Unternehmen zugute und stellen daher staatliche Beihilfen dar, bei denen jedoch unter bestimmten Voraussetzungen die im Vertrag vorgesehenen Ausnahmen zum Tragen kommen können.

Es wurde geltend gemacht, dass Investitionen in Suprastrukturen nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind, wenn über den Nutzer der Infrastruktur eine volle Kostendeckung erreicht wird.

Die Kommission kann eine derart allgemeine Schlußfolgerung nicht akzeptieren. Ein Unternehmen, dem Mittel für Investitionen in Infrastrukturen oder Ausrüstungen oder Finanzierungen zu günstigen Bedingungen gewährt oder Einrichtungen zur Eigennutzung oder Nutzung durch seine Kunden zur Verfügung gestellt werden, hat zwangsläufig bestimmte Vorteile. Seine Bilanz wird sich ebenso verbessern (Reinvermögen, Schulden/Eigenkapital) wie seine Gewinn- und Verlustrechnung und Finanzströme im Vergleich zu einem Hafenunternehmen, das die Investitionen aus seinen eigenen Mitteln oder mit Hilfe von Krediten finanzieren muß. Kostendeckung über die Nutzer beseitigt diese Vorteile nicht, die schon als solche Wettbewerbsverzerrungen darstellen, es sei denn, die Wahl des Nutznießers und die Bedingungen für die Nutzung der Einrichtungen sind das Ergebnis eines offenen und diskriminierungsfreien Verfahrens. In bestimmten Fällen, in denen die Ausnahmevorschriften des Vertrags Anwendung finden, könnten derartige Wettbewerbsverzerrungen jedoch als mit dem Vertrag vereinbar angesehen werden.

Öffentliche Unterstützung für Investitionen in mobile Güter und betriebspezifische Dienste, z.B. für einzelne Träger von Hafendiensten, kommen im allgemeinen bestimmten Unternehmen zugute, und es ist schwer vorstellbar, dass dies nicht der Fall sein könnte.

Derartige Unterstützung wäre als staatliche Beihilfe zu betrachten - wiederum mit Möglichkeit der Anwendung der Ausnahmebestimmungen des Vertrags.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Marktzugang für Hafendienste

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Der Markt für Hafendienste umfasst Dienstleistungen eines bestimmten Handelswerts, die gegenüber Hafenbenutzern in einem Seehafen gegen Entgelt erbracht werden und deren Bezahlung normalerweise nicht in den Gebühren enthalten ist, die erhoben werden, bevor ein Hafenbenutzer die Erlaubnis erhält, einen Hafen anzulaufen oder dort zu operieren. Obwohl dieser Dienstleistungsbereich für das Funktionieren der Häfen und damit für den Handel der Gemeinschaft von entscheidender Bedeutung ist, besteht gnoch kein gemeinschaftlicher Regelungsrahmen für Hafendienste.

Innerstaatliche Regelungen für Hafendienste müssen jedoch den durch den EG-Vertrag garantierten Freiheiten (Niederlassungsfreiheit, Freizügigkeit für Arbeitnehmer, Waren und Dienstleistungen) wie auch den Wettbewerbsregeln des EG-Vertrages entsprechen. Bislang behandelte die Kommission Probleme mit der Anwendung der Regeln, sobald sie auftraten, fallweise.

Häfen spielen eine entscheidende Rolle für den Binnen- und Außenhandel der Gemeinschaft. Es wird ihnen noch mehr Bedeutung zuwachsen angesichts der Bestrebungen, mehr Güter und Fahrgäste auf den Seeverkehr als einen weniger umweltschädlichen und überlasteten Träger zu verlagern und den intermodalen Verkehr zu fördern sowie kostengünstiger zu machen; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, deren Effizienz zu gewährleisten.

Die Liberalisierung des Binnenmarkts für den Seeverkehr der Gemeinschaft vollzog sich während des vergangenen Jahrzehnts. Allerdings lassen Übergangsregeln für die Kabotage nach den griechischen Inseln noch Marktbeschränkungen zu. Die Lage ist für die jeweiligen Hafendienste sehr unterschiedlich: in vielen Häfen bestehen noch Beschränkungen beim Zugang sowie fairer und gleicher Behandlung von potenziellen Diensteanbietern, mit entsprechenden Folgen für Qualität und Kosten der Dienste. Nichtsdestoweniger ist zu erkennen, dass die Entwicklung am Hafendienstemarkt derjenigen des Seeverkehrs hin zu einem offeneren Markt, wenn auch mit erheblicher Verzögerung, folgt. Es gibt jedoch stark unterschiedliche Entwicklungen.

Aus diesen Gründen ist es im Interesse von Betreibern, Behörden und Verbrauchern nötig, gezielte und klare Regeln über den Zugang zum Hafendienstemarkt einzuführen, die dessen einzigartigen Merkmale berücksichtigen.

2. DIE NOTWENDIGKEIT, EINEN GEMEINSCHAFTLICHEN RECHTSRAHMEN ZU SCHAFFEN

Jüngste Entwicklungen machten es nötig, als Ersatz für die fallweise Anwendung der Vertragsbestimmungen einen systematischeren Ansatz zu suchen.

Der Wettbewerb zwischen Häfen innerhalb eines Mitgliedstaats und in benachbarten Mitgliedstaaten hat seit der Vollendung des Binnenmarkts massiv zugenommen. Wenngleich natürlich alle Häfen die von den zuständigen staatlichen Behörden

festgelegten Regeln zu befolgen haben, stellen die Vielfalt und Komplexität dieser Regeln wie auch ein erheblicher Anteil Unsicherheit bei Verfahrensfragen doch weiterhin Kernprobleme für Hafenbenutzer und Hafendiensteanbieter dar. Preise und Qualität der Hafendienste sind zu Schlüsselementen für die Wahl eines Hafens durch den Benutzer geworden; eine Grundausstattung von in allen Gemeinschaftshäfen anwendbaren Regeln würde gewährleisten, dass der Wettbewerb zwischen und in Häfen unter gleichen Ausgangsbedingungen stattfände.

In den letzten Jahren ergab sich ein anhaltender und noch zunehmender Trend zur Verlagerung der Hafendienstleistungen vom öffentlichen auf den privaten Sektor, um so die Effizienz zu erhöhen, das Know-how des privaten Sektor zu nutzen und den Wettbewerb unter den Diensteanbietern einzuführen bzw. zu steigern. Obschon dieser Trend bei weitem nicht einheitlich ist sondern vielmehr unter den verschiedenen Hafendienstebereichen erheblich variiert, haben alle Mitgliedstaaten sich im Prinzip dafür entschieden, diesen Sektor dem Wettbewerb zu öffnen. Die flankierenden Regeln unterscheiden sich erheblich. In vielen Fällen ist tatsächlich nicht klar, worin diese Regeln bestehen, was im Endeffekt die Wahrnehmung der Vertragsfreiheiten unnötig erschwert.

Die heterogene Natur von Hafendiensten und die Verschiedenheit der Häfen (im Hinblick auf Status, Eigentum, Größe, Funktion und geographische Merkmale) sind nach wie vor wichtige Faktoren. Sie machen es nötig, die Eigenart jedes Hafens und deren Bedeutung für die Hafendiensteanbieter angemessen zu berücksichtigen. Dies mag insbesondere in Häfen der Fall sein, in denen Raum- und Kapazitätseinschränkungen oder bestimmte Rücksichten auf Seeverkehrssicherheit oder Umwelt zum Tragen kommen. Zudem erfüllen Häfen eine besondere Funktion für die Zollverfahren der Gemeinschaft.

Das Subsidiaritätsprinzip impliziert, dass die Berücksichtigung örtlicher, regionaler oder nationaler Eigentümlichkeiten den Mitgliedstaaten und ihren zuständigen Behörden obliegt. Solche Erwägungen dürfen aber, so wohlbegründet sie in vielen Fällen sein mögen, die aus den Grundfreiheiten des Vertrages abgeleiteten Rechte der Diensteanbieter nicht ungebührlich einschränken. Daher ist es notwendig, auf Gemeinschaftsebene die Bedingungen für die Wahrnehmung dieser Freiheiten festzulegen: es gilt insbesondere, Beschränkungen der Zahl von Diensteanbietern, wenn sie für notwendig erachtet werden, objektiv zu rechtfertigen und das diesbezügliche Zulassungsverfahren transparent, nicht diskriminierend, objektiv, sachgerecht und verhältnismäßig zu gestalten.

Ein weiteres Merkmal für zahlreiche Häfen ist die Doppelrolle der Geschäftsführung des Hafens als (öffentliche aber bisweilen auch private) Körperschaft, die für seine Leitung und Entwicklung verantwortlich zeichnet, wofür in vielen Fällen öffentliche Mittel gewährt werden, und als Anbieter von Hafendiensten, für die auch andere Diensteanbieter zugelassen sind. Es ist häufig unklar, unter welchen Bedingungen öffentliche und private Anbieter in Wettbewerb miteinander treten können.

Ein Gemeinschaftsrahmen für Hafendienstleistungen sollte nicht für Häfen aller Größen gelten. Anerkanntermaßen bedeutet die Umsetzung solch eines Rahmens durch die Mitgliedstaaten in den meisten Fällen eine zusätzliche Belastung für die Behörden, die bei kleineren Häfen im Verhältnis zu den erwarteten Ergebnissen unangemessen erschiene, da ein begrenztes Fracht- und Fahrgastaufkommen normalerweise keine Vielzahl von Diensteanbietern erfordert.

Unter diesen Umständen ist es zweckmäßig, einen Gemeinschaftsrahmen zu schaffen, der einerseits den Zugang zum Hafendienstemarkt gewährleistet und andererseits den Mitgliedstaaten und ihren zuständigen Behörden gestattet, diesen Rahmen mit gezielten Regeln zu füllen, welche geographische und andere Merkmale sowie auch lokale, regionale oder nationale Eigenheiten gebührend berücksichtigen.

3. DER VORSCHLAG DER KOMMISSION

3.1. Schlüsselprinzipien

- Die Mitgliedstaaten ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Hafendiensteanbieter Zugang zum Markt für Hafendienstleistungen haben.

Die Grundsatz verschafft den Regeln des Vertrages über die wichtigsten Freiheiten und den Wettbewerb im Hinblick auf diesen spezifischen Sektor Geltung.

Die Kommission ist der Überzeugung, dass kein kommerzieller Hafendienst von vornherein aus dem Gemeinschaftsrahmen ausgeschlossen werden sollte. Dem Legislativvorschlag ist eine Aufstellung der Hafendienste angefügt.

- Die Mitgliedstaaten können das Anbieten von Hafendienstleistungen genehmigungspflichtig machen.

Mit diesem Grundsatz wird anerkannt, dass die Mitgliedstaaten eine Regelung anwenden können, nach der Anbieter von Hafendienstleistungen zuvor eine Genehmigung einholen müssen, um so den ordnungsgemäßen Betrieb eines Hafens mit den ihm innewohnenden Sachzwängen sowie auch ein zufriedenstellendes Niveau der fachlichen Qualifikationen zu gewährleisten.

Nach Auffassung der Kommission müssen die Bedingungen für die Vergabe von Genehmigungen transparent, nicht diskriminierend, objektiv, sachgerecht und verhältnismäßig sein. Sie dürfen sich nur auf die fachlichen Qualifikationen des Anbieters, seine gesunde finanzielle Situation und ausreichenden Versicherungsschutz, die Seeverkehrssicherheit oder die Sicherheit von Anlagen, Ausrüstungen und Personen sowie auf den Umweltschutz beziehen. Sofern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für zweckmäßig erachtet werden, können sich diese auf Sicherheit, Regelmäßigkeit, Kontinuität, Qualität und Preis der fraglichen Dienstleistung beziehen.

- Die Zahl der Genehmigungen kann nur aus Gründen der räumlichen oder Kapazitätsbeschränkung bzw. bei technisch-nautischen Diensten mit Rücksicht auf die Seeverkehrssicherheit begrenzt werden. Diese Beschränkungen sind zu rechtfertigen, und die Mitgliedstaaten haben eine transparente, objektive und nicht diskriminierende Auswahl der Diensteanbieter zu treffen. Entscheidende Bestandteile des Auswahlverfahrens werden harmonisiert.

Dieser Grundsatz vereinbart die Vertragsbestimmungen über Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit mit der Tatsache, dass aufgrund der obenerwähnten Einschränkungen in mehreren Häfen und Hafendienstebereichen eine Begrenzung nicht zu vermeiden ist.

- Häfen, in denen solche Begrenzungen nicht vorkommen, sind durch die diesbezüglichen Regeln wie auch die für das Auswahlverfahren, die Geltungsdauer der Genehmigungen und Übergangsbestimmungen nicht gebunden.

Mit diesem Grundsatz wird anerkannt, dass das mit der Richtlinie angestrebte Ziel in solchen Häfen bereits erreicht ist.

- Die Mitgliedstaaten treffen die nötigen Maßnahmen, um Selbstabfertigung zu ermöglichen.

Mit diesem Grundsatz wird anerkannt, dass es keine Gründe gibt, Selbstabfertigung in Häfen nicht grundsätzlich zu erlauben, wenn die Betreiber meinen, dass dies eine bessere Nutzung ihrer Ressourcen und Effizienzgewinn bei ihren eigenen Dienstleistungen ermöglicht. Ferner wird dadurch anerkannt, dass die Bedingungen und Kriterien für Selbstabfertiger nicht strenger sein dürfen als diejenigen für Anbieter derselben oder einer vergleichbaren Art Hafendienste.

- In Häfen, deren Leitungsorgan im Wettbewerb mit anderen Diensteanbietern Hafendienste anbietet oder dies beabsichtigt, ist dieses so wie jeder andere Mitbewerber zu behandeln. Deswegen darf das Leitungsorgan nicht am Auswahlverfahren für Diensteanbieter beteiligt sein, noch darf es in seiner Funktion als Hafenmanagement zwischen Hafendiensteanbietern, an denen es selbst beteiligt ist, und anderen diskriminieren und hat vor allem die Buchführung für seine Hafendienstleistungen von der für seine anderen Tätigkeiten zu trennen.

Damit werden allgemeine Wettbewerbsgrundsätze und Transparenznormen aufgegriffen.

- Die Mitgliedstaaten gewährleisten die volle Transparenz aller Verfahren im Zusammenhang mit der Erbringung von Hafendiensten sowie die Zugänglichkeit von Einspruchsverfahren einschließlich einer gerichtlichen Überprüfung.

Dies ist der Grundsatz verantwortungsvoller Verwaltung.

- Wird eine Auswahl von Diensteanbietern getroffen, ist der Zeitraum, während dessen der ausgewählte Anbieter operieren darf, zu begrenzen.

Dieser Grundsatz vereinbart die Notwendigkeit, für potenzielle und künftige Diensteanbieter die Möglichkeit des Eintritts in den Hafendienstemarkt zu bewahren, mit den berechtigten Erwartungen der gegenwärtigen Diensteanbieter. Er lässt keine Lösung "in einem Aufwaschen" zu. Fälle, in denen der Diensteanbieter keine oder unbedeutende Investitionen getätigt hat, und solche, in denen er investieren musste, sind sinnvollerweise unterschiedlich zu behandeln; es ist auch zu differenzieren zwischen beweglichen Vermögenswerten oder Immobilien; schließlich ist auch die Höhe der Investitionen angemessen zu berücksichtigen.

- Übergangsmaßnahmen berücksichtigen die berechtigten Erwartungen der gegenwärtigen Diensteanbieter, bestimmen aber parallel dazu, dass innerhalb

eines vernünftigen Zeitrahmens bestehende Genehmigungen, die nicht den Bestimmungen der Richtlinie gemäß erteilt wurden, zu überprüfen sind.

Dieser Grundsatz stellt sicher, dass die Ziele dieser Richtlinie innerhalb eines vernünftigen Zeitraums erreicht werden, und trägt gleichzeitig den berechtigten Erwartungen der gegenwärtigen Diensteanbieter Rechnung. Dies wird insbesondere dadurch erreicht, indem die gleichen Kriterien angewandt werden wie für die Festlegung des Zeitraums, während dessen im Auswahlverfahren ausgewählte und ihrer Zahl nach begrenzte Diensteanbieter operieren dürfen.

- Die Richtlinie bzw. ihre Umsetzung durch die Mitgliedstaaten darf die Sicherheit in den Häfen nicht in Frage stellen.

Mit diesem Grundsatz wird die Seeverkehrssicherheit als Anliegen der Kommission bestätigt; alle Maßnahmen zur Regulierung des Zugangs zum Hafendienstleistungssektor müssen höchste Sicherheitsniveaus in den Häfen, insbesondere bei der Seeverkehrssicherheit, uneingeschränkt gewährleisten.

- Die Richtlinie und ihre Umsetzung darf den Umweltschutzbestimmungen in den Häfen nicht entgegenwirken.

Mit diesem Grundsatz wird abermals die Bedeutung bestätigt, welche die Kommission dem Umweltschutz beimisst.

Der Vorschlag enthält keine Bestimmungen über die institutionellen Strukturen der Häfen, noch werden die Mitgliedstaaten gehindert zu entscheiden, welche Stellen als zuständige Behörden fungieren sollen.

In Anwendung von Artikel 295 des Vertrages greift der Vorschlag Bestimmungen der Mitgliedstaaten über Privateigentum an oder in Häfen keineswegs vor.

Der Vorschlag enthält keine harmonisierten oder Mindestnormen für Ausbildung und Qualifikationen des Personals bzw. über eingesetzte Ausrüstungen. Unbeschadet der bestehenden Gemeinschaftsbestimmungen und in Anwendung des Subsidiaritätsprinzips erlaubt er den Mitgliedstaaten, geeignete Bestimmungen beizubehalten oder zu erlassen, sofern diese transparent, nicht diskriminierend und objektiv sind.

Schließlich enthält der Vorschlag keine harmonisierten Sicherheits- und Umweltbestimmungen, sondern stützt sich auf geltende Bestimmungen, die nationale, regionale und lokale Eigentümlichkeiten berücksichtigen können.

Der Ansatz stimmt mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 28. März 2000 in Lissabon überein, in denen die Kommission, der Rat und die Mitgliedstaaten jeweils ihren Zuständigkeiten entsprechend aufgefordert werden, die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen. Er berücksichtigt die Stellungnahmen des Europäischen Parlaments, des Ausschusses der Regionen und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zur Veröffentlichung des Grünbuchs der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur und erfährt bemerkenswerte (wenngleich nicht einhellige) Unterstützung durch interessierte Branchenkreise.

3.2. Gliederung des Richtlinienvorschlags

Artikel 1 beschreibt die Zielsetzungen der Richtlinie.

Artikel 2 legt den Geltungsbereich der Richtlinie fest. Hier wird klargestellt, dass nur innerhalb des Hafengebiets erbrachte Dienstleistungen, und nicht etwa solche auf Flüssen, die die Hafenzufahrt bilden, durch die Richtlinie erfasst werden, sowie mit Bezugnahme auf einen Anhang erklärt, um welche Hafendienste es sich handelt; es wird ein Schwellenwert für die Häfen eingeführt, auf welche die Richtlinie anwendbar sein soll.

Artikel 3 erläutert, dass die Richtlinie keine der Verpflichtungen ersetzt, denen die Behörden bereits aufgrund der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen 92/50, 93/36, 93/37 und 93/38 unterliegen. Hinzu kommt, dass, sofern eine dieser Richtlinien bereits vorschreibt, einen Auftrag auszuschreiben, eher die eben genannten als die hier vorgeschlagene Richtlinie bestimmen, wie dies geschehen sollte. Absatz 3 gewährleistet ferner die Anwendung der Richtlinien 89/48, 92/51 und 99/42 über die gegenseitige Anerkennung von Berufsbildung und -ausbildung unterliegen, und dies insbesondere dort gilt, wo die Mitgliedstaaten Genehmigungen aufgrund der fachlichen Qualifikationen des Anbieters erteilen.

Artikel 4 bestimmt die Schlüsselbegriffe.

Artikel 5 enthält die Anforderung an die Mitgliedstaaten, für die Umsetzung dieser Richtlinie zuständige Behörden zu benennen.

Artikel 6 enthält die grundlegende Bestimmung, dass die Mitgliedstaaten für die Anbieter von Hafendienstleistungen eine Genehmigung vorschreiben. Die Bedingungen für die Erteilung einer Genehmigung haben transparent, nicht diskriminierend, objektiv, sachgerecht und verhältnismäßig zu sein. Sie sind zu veröffentlichen. Das gilt auch für das Verfahren zur Erlangung einer Genehmigung. Dieser Artikel enthält eine begrenzte Liste von wahlweise einzusetzenden Kriterien für die Genehmigung, insbesondere eine begrenzte Liste von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Ferner umfasst er die Verpflichtung der zuständigen Behörde, geeignete Fortbildung anzubieten, wo Ortskenntnisse für potenzielle Diensteanbieter unerlässlich sind, sowie das Recht des Diensteanbieters, Mitarbeiter seiner Wahl zu beschäftigen.

Artikel 7 legt die Verfahren fest, nach denen die Anzahl der Diensteanbieter in einem Hafen zu begrenzen ist. Er enthält indessen die Anforderung, dass die größtmögliche Anzahl Diensteanbieter zuzulassen ist und im Bereich Ladungsumschlag mindestens zwei Anbieter Genehmigungen erhalten müssen. Ferner wird vorgeschrieben, dass eine Entscheidung über Begrenzungen nicht durch das Leitungsorgan des Hafens getroffen werden darf, wenn dieses selbst in dem Hafen als Diensteanbieter auftritt oder dies beabsichtigt.

Artikel 8 enthält die Anforderung, ein Auswahlverfahren für Diensteanbieter einzurichten, das transparent, objektiv und nicht diskriminierend zu sein sowie verhältnismäßige und sachgerechte Kriterien zugrunde zu legen hat. Es werden bestimmte entscheidende Verfahrensförmlichkeiten vorgegeben, denen das Auswahlverfahren zu genügen hat, wobei es gleichzeitig den uneingeschränkten Einsatz moderner elektronischer Kommunikationsmittel zulassen muss. Ferner wird

hier auf die Sachlage eingegangen, die sich ergibt, wenn das Leitungsorgan eines Hafens eine Dienstleistung im Wettbewerb mit einem anderen Anbieter erbringen will. In diesem Fall kann es nicht die für das Auswahlverfahren zuständige Behörde sein, sondern es ist dafür eine unabhängige Stelle zu bestimmen.

Artikel 9 führt den Grundsatz einer zeitlichen Begrenzung der aus einem Auswahlverfahren hervorgehenden Genehmigungen ein und verknüpft deren Geltungsdauer mit dem Kriterium der Investition in Vermögenswerte: die Geltungsdauer ist unterschiedlich, je nachdem, ob von dem Diensteanbieter keine oder nur unbedeutende Investitionen getätigt wurden, und ob die Vermögenswerte, in die investiert wurde, beweglich sind oder nicht. Es werden Maximalzeiten für die Geltungsdauer angegeben.

Artikel 10 führt die Anforderung ein, dass Diensteanbieter Bücher über ihre Hafendienstetätigkeiten führen müssen.

Artikel 11 legt fest, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie gleichermaßen für Selbstabfertigung gelten und die Kriterien für die Selbstabfertigung nicht strenger als diejenigen für andere Anbieter desselben oder eines vergleichbaren Hafendienstes sein sollten.

Artikel 12 bezieht sich auf die Sachlage, in der das Leitungsorgan eines Hafens zusätzlich zu seiner eigentlichen Aufgabe als Diensteanbieter auftritt. Hier wird insbesondere vorgeschrieben, dass das Leitungsorgan die Buchführung für seine Hafendienstleistungstätigkeit von derjenigen für seine anderen Tätigkeiten trennt. Rechnungsprüfungen werden zwingend vorgeschrieben. Der Bericht des Rechnungsprüfers hat Auskünfte über Finanzbewegungen zwischen den verschiedenen Tätigkeitsgebieten des Leitungsorgans zu enthalten. Dieser Artikel bezieht sich gleichfalls auf die Sachlage, in der kein Bewerber für eine bestimmte Dienstleistung gefunden wird und das Leitungsorgan des Hafens es für nötig befindet, diesen Dienst selbst anzubieten. Es wird festgelegt, dass das Leitungsorgan eines Hafens zwischen Diensteanbietern keine Diskriminierung üben darf.

Artikel 13 gewährleistet volle Transparenz des Auswahlverfahrens und schreibt den Mitgliedstaaten vor, Einspruchsverfahren einschließlich gerichtlicher Überprüfung einzurichten.

Artikel 14 bestätigt, dass die Richtlinie die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten bezüglich Recht und Ordnung, Sicherheit und Umweltschutz in Häfen in keiner Weise berührt.

Artikel 15 gewährleistet die Anwendung der Sozialgesetzgebung.

Artikel 16 enthält Übergangsmaßnahmen. Er lässt zu, dass geltende Genehmigungen unverändert in Kraft bleiben, sofern der Hafen den Zugang zum Hafendienstemarkt nicht beschränkt, obschon neue Genehmigungen der Richtlinie entsprechen müssen. Dieser Artikel behandelt ferner bestehende Genehmigungen, die im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines vergleichbaren Verfahrens entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie, die keine Anpassungen erfordern, erteilt wurden. Alle anderen Genehmigungen werden neuen Genehmigungsverfahren innerhalb der gegebenen Übergangszeiträume unterzogen, welche letztere sich nach Höhe und Art

der Investitionen richten, die der sich gegenwärtig im Besitz der Genehmigung befindenden Diensteanbieter getätigt hat.

Artikel 17 verpflichtet die Mitgliedstaaten, über die Anwendung der Richtlinie zu berichten, und die Kommission, aufgrund dieser Berichte einen eigenen, gegebenenfalls mit einem Revisionsvorschlag verknüpften Bericht zu erstellen.

Artikel 18 enthält die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Richtlinie.

Artikel 19 bestimmt das Inkrafttreten der Richtlinie.

Artikel 20 nennt die Adressaten der Richtlinie.

4. BEGRÜNDUNG DER MAßNAHME DER GEMEINSCHAFT

4.1. *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?*

Ziel des Vorschlags ist eine systematischere Anwendung der Vertragsbestimmungen (vier Freiheiten und Wettbewerbsregeln) im Hafensektor. Es werden Verfahrensregeln eingeführt, die gewährleisten, dass alle Diensteanbieter, gegenwärtige wie potenzielle, eine faire Chance haben, in den Hafendienstleistungsmarkt einzutreten. Dies wird wiederum zu verbesserten Hafendienstleistungen führen und eine bessere Nutzung der Schifffahrt als alternativen Verkehrsträger sowie auch des kombinierten Verkehrs fördern, welche beide die Beanspruchung des gemeinschaftlichen Verkehrsnetzes verringern.

Der Vorschlag errichtet ein System gleicher Rechte und Chancen zwischen privaten und öffentlichen Diensteanbietern, und zwar, gemäß Artikel 295 des Vertrages, ohne zur Eigentumsordnung bei Hafenanlagen und Hafendiensteanbietern Stellung zu beziehen.

4.2. *Ist die Gemeinschaft für die geplanten Maßnahmen ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?*

Die Maßnahme fällt unter gemeinsame Zuständigkeit gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Vertrages.

4.3. *Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?*

Die Richtlinie betrifft alle Küstenstaaten in der Gemeinschaft. Wenngleich die Mitgliedstaaten in den letzten Jahren allgemein bemerkenswerte Fortschritte bei der Sicherstellung des freien Zugangs zu Hafendienstleistungen gemacht haben, bestehen gegenwärtig große Unterschiede in der Praxis, was sowohl die Abdeckung der Hafendienste als auch die zur Umsetzung der Vertragsrechte einzuhaltenden Verfahren betrifft.

Um den Zugang zum Hafendienstleistungsmarkt zu gewährleisten und dabei Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist es geboten, die innerstaatlichen

Bestimmungen, Regelungen und Praktiken zu verbessern und im notwendigen Maße zu harmonisieren.

4.4. *Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Angesichts der gegenwärtigen Unausgewogenheit bei den Zugangsmöglichkeiten zum Hafendienstleistungsmarkt unter den und selbst innerhalb der Mitgliedstaaten sowie allgemein unklaren und unbefriedigenden Verfahrensregeln insbesondere mit Bezug auf private und öffentliche Diensteanbieter, besteht die Notwendigkeit, gemeinschaftsweite Grundregeln aufzustellen. Diese lassen den Mitgliedstaaten in Anwendung des Subsidiaritätsprinzips erhebliche Entscheidungsfreiheit insbesondere im Hinblick auf geographische Merkmale von Häfen mit unterschiedlichen Anforderungen an Seeverkehrssicherheit und Umweltschutz.

Mit dem Vorschlag werden gemeinsame Regeln aufgestellt, und zwar insbesondere für

- die Umsetzung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit in Häfen;
- das Recht der Mitgliedstaaten, vorherige Genehmigungen zu verlangen;
- das Recht der Mitgliedstaaten, die Anzahl der Diensteanbieter zu beschränken;
- die einzuhaltenden Verfahren, einschließlich Transparenz;
- die Umsetzung des Rechts auf Selbstabfertigung;
- die Geltungsdauer der Genehmigungen;
- die Rechte und Pflichten der Hafengeschäftsführung in ihrer Doppelrolle als Behörde und Diensteanbieter;
- Einspruchsverfahren.

4.5. *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Angesichts der gegenwärtigen Lage, wie sie sich in den letzten Jahren entwickelt hat, ist es höchst unwahrscheinlich, dass sich in der ganzen Gemeinschaft eine befriedigende Situation ergibt, die die Umsetzung der Dienstleistungsfreiheit in Häfen gewährleistet und den Wettbewerb zwischen Diensteanbietern in den jeweiligen Mitgliedstaaten nicht verzerrt. Dies beruht im wesentlichen auf der Tatsache, dass die Mitgliedstaaten, obschon sie bei ihren Bemühungen um freien Zugang zum Hafendienstmarkt Fortschritte machen, keinen Gemeinschaftsrahmen für gemeinsame Regeln haben, so dass die Entwicklungen unzusammenhängend, unregelmäßig und unbefriedigend verlaufen.

4.6. *Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?*

Angesichts der komplexen Hafenordnungen in den Mitgliedstaaten und der in Größe und Funktion sowie Anforderungen an Seeverkehrssicherheit und Umweltschutz so

verschiedenartigen Häfen erscheint eine Richtlinie als das am besten geeignete Rechtsinstrument, da sie die Umsetzung des gemeinsamen Rahmens auf Ebene der Mitgliedstaaten belässt.

4.7. *Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?*

Siehe oben, 4.6.

2001/0047 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über den Marktzugang für Hafendienste**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹¹,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel von Artikel 49 EG-Vertrag ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft; gemäß Artikel 51 EG-Vertrag ist dieses Ziel im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik zu verwirklichen.
- (2) Durch die Verordnungen Nr. 4055/86 (EWG) des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern¹⁵ und Nr. 3577/92 (EWG) des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage)¹⁶ wurde dieses Ziel im Hinblick auf Seeverkehrsdienstleistungen als solche erreicht.
- (3) Hafendienste sind für den ordnungsgemäßen Ablauf des Seeverkehrs entscheidend, da sie wesentlich zur effizienten Nutzung der Seeverkehrsinfrastruktur beitragen.
- (4) Im Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur vom Dezember 1997¹⁷ bekundete die Kommission ihre Absicht, einen Rechtssetzungsrahmen vorzulegen, mit dem der Zugang zum Hafendienstemarkt in Gemeinschaftshäfen mit internationalem

¹¹ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹² ABl. C [...], [...], S. [...].

¹³ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹⁴ ABl. C [...], [...], S. [...].

¹⁵ ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1-3. Zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) des Rates Nr. 3573/90, ABl. L 353 vom 17.12.1990, S. 16.

¹⁶ ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7-10.

¹⁷ KOM(97) 678 endg. vom 10. Dezember 1997.

Verkehr gewährleistet werden sollte. In diesem Rahmen sollten Hafendienste als solche Dienstleistungen mit Handelswert definiert werden, die normalerweise gegen Bezahlung in einem Hafen erbracht werden.

- (5) Die Erleichterung des Zugangs zum Hafendienstemarkt auf Gemeinschaftsebene sollte verbreitet vorhandene Beschränkungen, die den Zugang für Hafendienstebetreiber behindern, beseitigen, die Qualität der gegenüber Hafennutzern erbrachten Dienstleistungen verbessern, Effizienz und Flexibilität erhöhen, die Kosten senken helfen und damit zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des Kombinierten Verkehrs beitragen.
- (6) Sofern eine Genehmigung im Sinne dieser Richtlinie die Form eines Auftrages annimmt, der in den Anwendungsbereich der Richtlinien 92/50/EWG¹⁸, 93/36/EWG¹⁹, 93/37/EWG²⁰ und 93/38/EWG²¹ fällt, gelten die letzteren Richtlinien. Sofern anwendbar gelten ebenfalls die Richtlinien 89/48/EWG²², 92/51/EWG²³ und 99/42/EWG²⁴ über die gegenseitige Anerkennung von Berufsbildung und -ausbildung.
- (7) Verschiedene innerstaatliche Gesetzesbestimmungen und Praktiken haben zu Verfahrensdisparitäten und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte von Hafendiensteanbietern und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Es ist daher im Interesse der Gemeinschaft, einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen zu schaffen und damit Grundregeln über den Zugang zum Hafendienstemarkt, die Rechte und Pflichten gegenwärtiger und künftiger Diensteanbieter, die Leitungsorgane der Häfen sowie die Verfahren im Hinblick auf Genehmigungen und Bewerberauswahl aufzustellen.
- (8) Mit Rücksicht auf die Prinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EG-Vertrag können die Ziele der geplanten Maßnahme, nämlich Zugang für jede in der Gemeinschaft ansässige natürliche bzw. Rechtsperson zum Markt für Hafendienstleistungen, aufgrund ihrer Größenordnung von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden; dies kann daher besser auf Ebene der Gemeinschaft erfolgen. Die Richtlinie beschränkt sich auf das für die Verwirklichung dieser Ziele

¹⁸ Richtlinie 92/50/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, zuletzt geändert durch Richtlinie 97/52/EG (ABl. L 328 vom 28.11.1997)

¹⁹ Richtlinie 93/36/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Lieferaufträge (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 97/52/EG (ABl. L 328 vom 28.11.1997)

²⁰ Richtlinie 93/37/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 54), zuletzt geändert durch Richtlinie 97/52/EG (ABl. L 328 vom 28.11.1997)

²¹ Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84), zuletzt geändert durch Richtlinie 98/4/EG (ABl. L 101 vom 01.04.1998)

²² Richtlinie 89/48/EWG des Rates vom 21. Dezember 1988 über eine allgemeine Regelung zur Anerkennung der Hochschuldiplome, die eine mindestens dreijährige Berufsausbildung abschließen.

²³ Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über eine zweite allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG.

²⁴ Richtlinie 99/42/EG vom 7. Juni 1999 über ein Verfahren zur Anerkennung der Befähigungsnachweise für die unter die Liberalisierungs- und Übergangsrichtlinien fallenden Berufstätigkeiten in Ergänzung der allgemeinen Regelung zur Anerkennung der Befähigungsnachweise.

erforderliche Mindestmaß und geht nicht über das für diesen Zweck Erforderliche hinaus.

- (9) Die Rechtssetzung der Gemeinschaft schließt die Anwendung anderer Gemeinschaftsbestimmungen nicht aus. Die Wettbewerbsregeln wurden bereits auf Hafendienste angewandt und sind insbesondere bei Monopolsituationen von Bedeutung.
- (10) Im Interesse eines effizienten und sicheren Hafenmanagements können die Mitgliedstaaten Genehmigungen für Diensteanbieter vorschreiben. Die Kriterien zur Erteilung solcher Genehmigungen müssen objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein. Sie sind zu veröffentlichen.
- (11) Da Häfen geographisch begrenzte Gebiete darstellen, kann der Marktzugang in bestimmten Fällen Sachzwängen wie Einschränkungen der Kapazität oder des verfügbaren Raums sowie auch durch die Verkehrssicherheit bedingten Vorgaben für technisch-nautische Dienste unterliegen. In solchen Fällen kann es daher erforderlich sein, die Anzahl der zugelassenen Hafendiensteanbieter zu begrenzen.
- (12) Die Kriterien jeder Begrenzung müssen objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein. Beim Ladungsumschlag darf die Zahl der Diensteanbieter nicht auf weniger als zwei voneinander vollkommen unabhängige Anbieter beschränkt werden.
- (13) Diensteanbieter sollten das Recht haben, Personal ihrer eigenen Wahl zu beschäftigen.
- (14) Wo die Anzahl der Hafendiensteanbieter begrenzt ist, sind diese durch die zuständige Behörde in einem transparenten, objektiven, offenen und fairen Verfahren nach nicht diskriminierenden Regeln auszuwählen.
- (15) Um sicherzustellen, dass Entscheidungen und Verfahrensmaßnahmen gemäß dieser Richtlinie von neutralen Stellen getroffen werden und dies auch ersichtlich ist, muss die Stellung des Leitungsorgans eines Hafens, das selbst Anbieter eines Hafendienstes ist oder zu werden beabsichtigt, definiert werden. Es ist denselben Bedingungen und Verfahren zu unterwerfen wie andere Diensteanbieter, muss aber weiterhin in der Lage sein, das Funktionieren des Hafens zu gewährleisten. Deswegen ist mit jeder Entscheidung über eine zahlenmäßige Begrenzung der Diensteanbieter sowie der Auswahl selbst eine neutrale Stelle zu betrauen; das Leitungsorgan eines Hafens diskriminiert weder zwischen Diensteanbietern noch zwischen Hafennutzern.
- (16) Daher ist es erforderlich, Nicht-Diskriminierung zwischen dem Leitungsorgan des Hafen und unabhängigen Betreibern sowie zwischen den Leitungsorganen verschiedener Häfen zu gewährleisten.
- (17) Im Finanzbereich ist es erforderlich, die Leitungsorgane der durch diese Richtlinie erfassten Häfen, die auch als Diensteanbieter auftreten, zur getrennten Buchführung über ihre Tätigkeit als Leitungsorgan bzw. Tätigkeiten im Rahmen des Wettbewerbs zu verpflichten.
- (18) Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 begründet für eine Reihe Unternehmen die Verpflichtung wird, getrennte Buchführungen zu erstellen, was jedoch nur für Unternehmen gilt, deren gesamter Jahresumsatz in den letzten beiden Jahren jeweils über 40 Millionen EURO lag. Vor dem Hintergrund der Einführung der

Dienstleistungsfreiheit im Hafensektor der Gemeinschaft ist zu gewährleisten, dass der Grundsatz der getrennten Buchführung für alle Häfen gilt, die durch den Anwendungsbereich dieser Richtlinie erfasst werden; den Häfen sind Transparenzvorschriften zu machen, die nicht weniger streng als diejenigen der Richtlinie Nr. 2000/52 der Kommission sein dürfen.

- (19) Die Anforderung, über Hafendienstleistungstätigkeiten Buch zu führen, sollte für alle Unternehmen gelten, die für die Erbringung solcher Dienstleistungen ausgewählt wurden.
- (20) Selbstabfertigung sollte zulässig sein, und die Kriterien für Selbstabfertiger sollten nicht strenger sein als solche für Anbieter von Hafendiensten derselben oder vergleichbarer Art.
- (21) Im Zuge eines Auswahlverfahrens erteilte Genehmigungen sollten zeitlich begrenzt sein. Bei der Entscheidung über die Geltungsdauer der Genehmigung ist sinnvollerweise zu berücksichtigen, ob der Anbieter in Vermögenswerte investieren musste, und sofern dies der Fall ist, ob diese Werte beweglich sind oder nicht. Obschon ein solches Verfahren zu einem angemessenen Ergebnis führen dürfte, ist es doch erforderlich, die maximale Geltungsdauer der Genehmigungen festzulegen.
- (22) Die gegenwärtige Lage in den Gemeinschaftshäfen mit ihrer Vielzahl von Genehmigungen, Auswahlmethoden und Geltungsdauern erfordert die Festlegung von klaren Übergangsfristen. Diese Übergangsregeln sollten zwischen Häfen, in denen die Anzahl der Diensteanbieter begrenzt ist, und anderen unterscheiden.
- (23) Wo die Anzahl der Diensteanbieter nicht begrenzt ist, besteht kein Grund, die bestehenden Genehmigungen zu ändern; künftige Genehmigungen sollten indessen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie erteilt werden.
- (24) Wo die Anzahl der Diensteanbieter begrenzt ist, sollten die Übergangszeiträume differenzieren zwischen solchen Genehmigungen, die im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung oder eines gleichwertigen Verfahrens erteilt wurden, und anderen; zwischen Sachlagen, in denen der Diensteanbieter bedeutende Investitionen getätigt hat, und anderen, wo dies nicht der Fall ist; sowie zwischen Fällen, in denen die Investitionen in bewegliche Vermögenswerte bzw. Immobilien erfolgten. Im Interesse der Rechtssicherheit sollten in jedem Fall maximale Geltungsdauern festgelegt werden, wogegen den staatlichen Behörden erheblicher Spielraum zu belassen ist, um die Eigenheiten jedes Falles angemessen zu berücksichtigen.
- (25) Die Mitgliedstaaten sollten die für die Umsetzung der Richtlinie zuständigen Behörden bestimmen.
- (26) Es sollten Einspruchsverfahren gegen die Entscheidungen der zuständigen Behörden bestehen.
- (27) Die Mitgliedstaaten gewährleisten ein angemessenes Sozialschutzniveau für das Personal der Hafendienstleistungsunternehmen.
- (28) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Recht und Ordnung, Sicherheit und Umweltschutz in Häfen.

- (29) Diese Richtlinie berührt nicht die Anwendung der Vertragsbestimmungen; insbesondere wird die Kommission fortfahren, die Einhaltung dieser Regeln zu überwachen, indem sie nötigenfalls alle Befugnisse ausübt, die ihr durch Artikel 86 zuerkannt werden.
- (30) Aufgrund der Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie sollte die Kommission eine Beurteilung vornehmen und diese, sofern angebracht, mit einem Vorschlag zur Revision der Richtlinie verbinden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1 – Ziel

Die Freiheit, Hafendienstleistungen zu erbringen, gilt für Hafendienstanbieter der Gemeinschaft im Rahmen der Bestimmungen dieser Richtlinie. Hafendienstanbieter haben Zugang zu Hafenanlagen, soweit dies für ihre Tätigkeit erforderlich ist.

Artikel 2 – Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für die im Anhang aufgeführten Hafendienste, welche innerhalb eines Hafens gegenüber dessen Benutzern erbracht werden.
2. Diese Richtlinie gilt für jeden Seehafen bzw. jedes Seehafensystem innerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats, der oder das dem allgemeinen Handelsschiffsverkehr offen steht, sofern der durchschnittliche Jahresumschlag des Hafens in den letzten drei Jahren nicht unter 3 Millionen Tonnen oder 500.000 Fahrgastbewegungen lag.
3. Erreicht ein Hafen den in Absatz 2 genannten Schwellenwert für Ladungsverkehr, jedoch nicht den entsprechenden Schwellenwert für Fahrgastbewegungen, so gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht für Hafendienste, die ausschließlich für Fahrgäste bestimmt sind. Wird der Schwellenwert für Fahrgastbeförderung erreicht, jedoch nicht der für Ladungsverkehr, so gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht für Hafendienste, die ausschließlich für Fracht bestimmt sind. Die Kommission veröffentlicht zur Information im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften aufgrund der von den Mitgliedstaaten gelieferten Auskünfte eine Aufstellung der Häfen, auf die sich dieser Artikel bezieht. Diese Aufstellung wird zum ersten Mal drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alljährlich veröffentlicht.
4. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass Hafendienstanbieter in der Gemeinschaft ansässig sein müssen und Schiffe, die ausschließlich zur Erbringung von Hafendienstleistungen genutzt werden, in einem Mitgliedstaat registriert sein und unter dessen Flagge fahren müssen.

Artikel 3

1. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der sich aus den Richtlinien 92/50/EWG, 93/36/EWG, 93/37/EWG und 93/38/EWG ergebenden Verpflichtungen der zuständigen Behörden.

2. Sofern eine der in Absatz 1 genannten Richtlinien die Ausschreibung eines Dienstleistungsauftrags zwingend vorschreibt, gelten Artikel 8 Absätze 1, 2, 3, 4 und 5, Artikel 12 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 13 dieser Richtlinie nicht für die Vergabe des Auftrags.
3. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der sich aus den Richtlinien 89/48/EWG, 92/51/EWG und 99/42/EG über gegenseitige Anerkennung von Berufsbildung und -ausbildung unter Mitgliedstaaten ergebenden Verpflichtungen der zuständigen Behörden.

Artikel 4 – Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet:

- (1) **"Seehafen"** (in dieser Richtlinie als **"Hafen"** bezeichnet) ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Befestigungen und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, den Empfang und die Lieferung dieser Güter durch Landverkehrsmittel sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen;
- (2) **"Hafensystem"** bedeutet zwei oder mehr zusammengruppierte Häfen, die dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen;
- (3) **"Hafenbehörde"** oder **"Leitungsorgan des Hafens"** (im folgenden als **"Leitungsorgan des Hafens"** bezeichnet) ist eine Stelle, die in Verbindung mit anderen Tätigkeiten oder ausschließlich die Verwaltung und Unternehmensleitung der Hafeninfrastrukturen im Rahmen innerstaatlichen Rechts oder entsprechender Regelungen sowie die Koordinierung und Kontrolle der Tätigkeit der verschiedenen in dem betreffenden Hafen oder Hafensystem präsenten Wirtschaftsbeteiligten zum Ziel hat. Sie kann sich in mehrere getrennte Stellen gliedern oder für mehr als einen Hafen zuständig sein;
- (4) **"Hafendienste"** sind die Dienstleistungen mit Handelswert, die normalerweise in einem Hafen gegen Entgelt erbracht werden und im Anhang aufgeführt sind;
- (5) **"Hafendiensteanbieter"** bedeutet jede natürliche oder Rechtsperson, die eine oder mehrere Kategorien von Hafendienstleistungen erbringt oder dies beabsichtigt;
- (6) **"gemeinwirtschaftliche Verpflichtung"** ist eine Anforderung seitens einer zuständigen Behörde, durch die die angemessene Erbringung bestimmter Kategorien von Hafendienstleistungen gewährleistet wird;
- (7) **"Selbstabfertigung"** bedeutet eine Sachlage, in der ein Hafenbenutzer für sich selbst eine oder mehrere Kategorien von Hafendienstleistungen erbringt und normalerweise kein Vertrag irgendeiner Art für die Erbringung solcher Dienstleistungen mit einer dritten Partei abgeschlossen wird;
- (8) **"Genehmigung"** bedeutet jede Erlaubnis, einschließlich eines Vertrags, gegenüber einer natürlichen oder Rechtsperson zur Erbringung von Hafendienstleistungen oder zur Selbstabfertigung.

Artikel 5 - Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten bestimmen die für die Umsetzung der Artikel 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 19 dieser Richtlinie zuständige Behörde oder zuständigen Behörden.

Artikel 6 – Genehmigung

1. Die Mitgliedstaaten können für **Hafendiensteanbieter** eine vorherige Genehmigung unter den in Absätzen 2, 3, 4 und 5 festgelegten Bedingungen vorschreiben. Den gemäß Artikel 8 ausgewählten Diensteanbietern wird die Genehmigung automatisch erteilt.
2. Die zuständige Behörde erteilt Genehmigungen nach transparenten, nicht diskriminierenden, objektiven, sachgerechten und verhältnismäßigen Kriterien. Diese dürfen sich nur auf die fachlichen Qualifikationen des Anbieters, seine solide Finanzlage und ausreichenden Versicherungsschutz sowie die Sicherheit im Seeverkehr oder von Anlagen, Ausrüstungen und Personen beziehen. Die Genehmigung kann gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Hinblick auf Sicherheit, Regelmäßigkeit, Kontinuität, Qualität und Preis sowie die Bedingungen, zu denen die Dienstleistung erbracht wird, einschließen.
3. Wo zu den geforderten fachlichen Qualifikationen spezifische Ortskenntnisse oder Erfahrung mit örtlichen Gegebenheiten gehören, bietet die zuständige Behörde Bewerbern für Dienstleistungen geeignete Fortbildungsmöglichkeiten.
4. Die in Absatz 2 genannten Kriterien werden veröffentlicht; Anbieter von Hafendiensten werden im voraus über das Verfahren zur Erlangung der Genehmigung unterrichtet. Diese Anforderung gilt ebenfalls für eine Genehmigung, mit der eine Dienstleistung an eine Investition in Immobilien geknüpft wird, die nach Ablauf der Genehmigung an den Hafen fallen.
5. Der Diensteanbieter hat das Recht, Personal seiner Wahl zu beschäftigen, um die von der Genehmigung erfasste Dienstleistung zu erbringen.

Artikel 7 – Begrenzungen

1. Die Mitgliedstaaten können die Anzahl der Hafendiensteanbieter nur aufgrund von Einschränkungen des verfügbaren Raums bzw. der Kapazität oder für technisch-nautische Dienste unter Berufung auf die Sicherheit des Seeverkehrs begrenzen. Die zuständige Behörde ist gehalten:
 - (a) Interessierte über die Hafendienstekategorie oder -kategorien und Hafenteile, für die die Beschränkungen gelten, sowie die Gründe dafür zu unterrichten;
 - (b) die unter den gegebenen Umständen höchstmögliche Zahl an Diensteanbietern zuzulassen.
2. Wo Einschränkungen aufgrund der verfügbaren Fläche oder Kapazität bestehen und solange keine außergewöhnlichen Umstände bei Verkehrsvolumen und Ladungskategorien eintreten, lässt die zuständige Behörde mindestens zwei voneinander unabhängige Diensteanbieter für jede Ladungskategorie zu.

3. Sofern die über Begrenzungen in dem fraglichen Hafen entscheidende zuständige Behörde das Leitungsorgan dieses Hafens darstellt und dieses selbst oder ein von ihm mittelbar oder unmittelbar kontrollierter Diensteanbieter auch in diesem Hafen Dienstleistungen zu erbringen beabsichtigt, bestimmen die Mitgliedstaaten eine andere Behörde und betrauen diese mit der Entscheidung oder der Genehmigung einer Entscheidung über Begrenzungen. Diese neu bestimmte zuständige Behörde muss von dem Leitungsorgan des fraglichen Hafens unabhängig sein und darf:
 - (a) keine Hafendienste anbieten, die denen anderer Diensteanbieter in dem fraglichen Hafen vergleichbar wären;
 - (b) keine unmittelbare oder mittelbare Kontrolle über Diensteanbieter in dem fraglichen Hafen ausüben bzw. an solchen beteiligt sein.

Artikel 8 - Auswahlverfahren

1. Wo die Zahl der Anbieter von Hafendienstleistungen in Anwendung von Artikel 7 begrenzt worden ist, ergreift die zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung eines transparenten und objektiven Auswahlverfahrens durch Ausschreibung unter Anwendung verhältnismäßiger, nicht diskriminierender und sachgerechter Kriterien.
2. Die zuständige Behörde veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften eine Aufforderung an Bewerber zur Teilnahme an dem Auswahlverfahren.

Mit dieser Veröffentlichung kann auf die zuständige Behörde oder die eigene Internet-Seite des Hafens bzw. wo eine solche nicht vorhanden ist, eine andere Möglichkeit verwiesen werden, die erforderlichen Informationen jeder interessierten Person rechtzeitig verfügbar zu machen.
3. Die zuständige Behörde gibt in ihrer Veröffentlichung an,
 - (a) welche Kriterien die Mindestanforderungen der Behörde für Genehmigung und Auswahl darstellen;
 - (b) nach welchen Zuschlagskriterien die Behörde unter den Angeboten, die den Auswahlkriterien genügen, ihre Entscheidung trifft; und
 - (c) welche Bedingungen für die Dienstleistungsverpflichtungen laut Vertrag gelten und welche Vermögenswerte dem erfolgreichen Bieter zur Verfügung gestellt werden, einschließlich der entsprechenden Bedingungen und Bestimmungen.
4. Das Verfahren dauert mindestens 52 Tage von der Veröffentlichung des Aufrufs zur Einreichung von Vorschlägen bis zum Einsendeschluss für diese.
5. Die zuständige Behörde liefert potenziellen Diensteanbietern alle ihr selbst zugänglichen Informationen.
4. Wo die das Auswahlverfahren für den fraglichen Hafen durchführende zuständige Behörde das Leitungsorgan dieses Hafens ist und dieses selbst oder ein Diensteanbieter, den es unmittelbar oder mittelbar kontrolliert, Dienstleistungen in

diesem Hafen erbringt oder dies beabsichtigt, bestimmen die Mitgliedstaaten eine andere zuständige Behörde und betrauen sie mit dem fraglichen Auswahlverfahren. Diese neu bestimmte zuständige Behörde muss von dem Leitungsorgan des fraglichen Hafens unabhängig sein und darf:

- (c) keine Hafendienste anbieten, die denen anderer Diensteanbieter in dem fraglichen Hafen vergleichbar wären;
- (a) keine unmittelbare oder mittelbare Kontrolle über einen Diensteanbieter in dem fraglichen Hafen ausüben bzw. an einem solchen beteiligt sein.

Artikel 9 – Geltungsdauer

Hafendiensteanbieter werden für einen begrenzten Zeitraum ausgewählt, der nach folgenden Kriterien zu bestimmen ist:

1. In Fällen, in denen der Diensteanbieter keine oder unbedeutende Investitionen tätigt, um die Dienstleistungen zu erbringen, beträgt die maximale Geltungsdauer der Genehmigung 5 Jahre.
2. Tätigt der Diensteanbieter bedeutende Investitionen in
 - (a) bewegliche Vermögenswerte, beträgt die maximale Geltungsdauer 10 Jahre;
 - (b) Immobilien, beträgt die maximale Geltungsdauer 25 Jahre unabhängig davon, ob die damit verbundenen Eigentumsrechte an den Hafen fallen.

Artikel 10 – Buchführungsbestimmungen

Die zuständige Behörde verpflichtet die ausgewählten Diensteanbieter, für jede der fraglichen Hafendienstleistungen getrennt Buch zu führen. Die Rechnungslegung muss der üblichen Handelspraxis und allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen entsprechen.

Artikel 11 – Selbstabfertigung

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um Selbstabfertigung im Sinne dieser Richtlinie zu ermöglichen.
2. Die Selbstabfertigung kann einer Genehmigungspflicht unterliegen, für die keine strenger Kriterien als diejenigen für die Anbieter desselben oder eines vergleichbaren Hafendienstes gelten dürfen.

Artikel 12 – Das Leitungsorgan des Hafens

1. Wo das Leitungsorgan des Hafens Hafendienste anbietet, hat es die in Artikel 6 festgelegten Kriterien zu erfüllen und die Buchführung über jede seiner Hafendienstleistungstätigkeiten von derjenigen über seine anderen Tätigkeiten zu trennen. Die Rechnungslegung muss der üblichen Handelspraxis und allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen entsprechen, um zu gewährleisten, dass:

- (a) die internen Buchführungen über die verschiedenen Tätigkeiten getrennt erfolgen;
 - (b) alle Kosten und Einnahmen nach durchgehend angewendeten und objektiv zu rechtfertigenden Buchführungsgrundsätzen korrekt verrechnet und zugewiesen werden;
 - (c) die Kostenrechnungsgrundsätze, nach denen die getrennten Bücher geführt werden, klar erkennbar sind.
2. Der Bericht des Rechnungsprüfers über den Jahresabschluss hat gegebenenfalls Mittelübertragungen zwischen der Hafendienstleistungstätigkeit des Leitungsorganes des Hafens und seinen anderen Tätigkeiten auszuweisen. Der Bericht des Rechnungsprüfers ist durch die Mitgliedstaaten zu verwahren und der Kommission auf Verlangen verfügbar zu machen.
 3. Im Falle, dass ein Auswahlverfahren nach Artikel 8 für eine bestimmte Hafendienstleistung keine geeigneten Diensteanbieter ergibt, kann die zuständige Behörde unter den in Absatz 1 dieses Artikels festgelegten Bedingungen dem Leitungsorgan des Hafens die Erbringung dieser Dienstleistung für einen Zeitraum von höchstens 5 Jahren vorbehalten.
 4. Das Leitungsorgan des Hafens diskriminiert nicht unter den Diensteanbietern. Es enthält sich insbesondere jeder Art Ungleichbehandlung zugunsten eines Unternehmens oder eines Organs, an dem es beteiligt ist.
 5. Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten in bezug auf die Transparenz-Richtlinie Nr. 2000/52/EG.

Artikel 13 – Einspruchsmöglichkeiten

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten für jeden legitimen Interessenten das Recht zum Einspruch gegen gemäß dieser Richtlinie durch die zuständigen Behörden oder das Leitungsorgan des Hafens getroffene Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen.
2. Wenn ein Antrag auf Zulassung zur Erbringung von Hafendienstleistungen gemäß dieser Richtlinie abgelehnt wird, werden die Antragsteller über die Gründe unterrichtet, aus denen sie nicht zugelassen oder ausgewählt wurden. Solche Begründungen haben objektiv, nicht diskriminierend, wohlbegründet und belegt zu sein. Dem Antragsteller müssen Einspruchsverfahren verfügbar gemacht werden. Es muss möglich sein, diesen Einspruch bei einem staatlichen Gericht oder einer in ihrer Organisation, Finanzierung, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von der zuständigen Behörde oder dem Leitungsorgan des betreffenden Hafens und allen Diensteanbietern unabhängigen öffentlichen Behörde einzulegen.
3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die von den Einspruchsinstanzen getroffenen Entscheidungen gegebenenfalls gerichtlich überprüft werden.

Artikel 14 - Sicherheit und Umweltschutz

Die Bestimmungen dieser Richtlinie berühren in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf Recht und Ordnung, Sicherheit in Häfen und Umweltschutz.

Artikel 15 – Sozialschutz

Unbeschadet der Anwendung dieser Richtlinie und vorbehaltlich anderer Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um die Anwendung ihrer Sozialgesetzgebung zu gewährleisten.

Artikel 16 – Übergangsmaßnahmen

1. Sofern die Zahl der Anbieter von Hafendienstleistungen nicht durch Raum- oder Kapazitätseinschränkungen bzw. aus Gründen der Seeverkehrssicherheit begrenzt ist, können geltende Genehmigungen ihre Gültigkeit solange unverändert behalten, bis die Anzahl begrenzt wird. Neue Genehmigungen müssen den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.
2. In Häfen, in denen die Zahl der Anbieter von Hafendienstleistungen begrenzt ist, gelten die in den Punkten a bis e festgelegten Bestimmungen.
 - a) Wenn eine geltende Genehmigung im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines vergleichbaren Verfahrens erteilt wurde und im übrigen den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, kann diese Genehmigung ihre Gültigkeit unverändert behalten.
 - b) Wenn eine geltende Genehmigung nicht gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie erteilt wurde und der Diensteanbieter keine oder unbedeutende Investitionen getätigt hat, ist innerhalb von zwei Jahren nach dem Umsetzungsdatum dieser Richtlinie im Falle eines einzelnen Diensteanbieters und von 4 Jahren in allen anderen Fällen ein neues Genehmigungsverfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie durchzuführen.
 - c) Wenn ein Diensteanbieter im Zusammenhang mit einer bestehenden Genehmigung erhebliche Investitionen in bewegliche Vermögenswerte getätigt hat, gilt Folgendes:
 - (i) Falls die Genehmigung nicht gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie, aber im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines ähnlichen Verfahrens erteilt wurde, beträgt die maximale Geltungsdauer der bestehenden Genehmigung 10 Jahre;
 - (ii) Falls die Genehmigung nicht gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und auch nicht im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines ähnlichen Verfahrens erteilt wurde, ist innerhalb von drei Jahren nach dem Umsetzungsdatum dieser Richtlinie im Falle eines einzelnen Diensteanbieters und von fünf Jahren in allen anderen Fällen ein neues Genehmigungsverfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie durchzuführen.

- d) Hat im Zusammenhang mit einer bestehenden Genehmigung ein Diensteanbieter erhebliche Investitionen in Immobilien getätigt, gilt Folgendes:
 - (i) Wurde eine Genehmigung nicht gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie, aber im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines gleichwertigen Verfahrens erteilt, beträgt die maximale Geltungsdauer der bestehenden Genehmigung 25 Jahre;
 - (ii) Wurde eine Genehmigung nicht gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und auch nicht im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung oder eines gleichwertigen Verfahrens erteilt, ist innerhalb von fünf Jahren nach dem Umsetzungsdatum dieser Richtlinie im Falle eines einzelnen Diensteanbieters und von acht Jahren in allen anderen Fällen ein neues Genehmigungsverfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie durchzuführen.
- e) Hat im Zusammenhang mit einer bestehenden Genehmigung ein Diensteanbieter erhebliche Investitionen in bewegliche Vermögenswerte und Immobilien getätigt, gilt Punkt d.

Artikel 17 – Informationsbericht und Überprüfung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie spätestens drei Jahre nach dem Datum ihrer Umsetzung.

Aufgrund dieser Berichte nimmt die Kommission eine, sofern angebracht, mit einem Revisionsvorschlag verknüpfte Beurteilung der Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vor.

Artikel 18 – Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Vorschriften, die sie auf dem Gebiet der Richtlinie erlassen.

Artikel 19

Die Richtlinie tritt zwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 20 - Adressaten

Die Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

Für das Europäische Parlament
Der Präsident
[...]

Für den Rat
Der Vorsitzende
[...]

ANHANG

**AUFSTELLUNG DER DURCH DIESE RICHTLINIE BETROFFENEN
HAFENDIENSTE**

- (1) Technisch-nautische Dienste
 - (a) Lotsen
 - (b) Schleppen
 - (c) Festmachen
- (2) Ladungsumschlag, darunter
 - (a) Löschen und Laden, Stauen, Umladen und andere Transporttätigkeiten am Terminal;
 - (b) Lagerung, Depot und Einlagerung, je nach Ladungskategorien;
 - (c) Zusammenstellung von Sammelladungen.
- (3) Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen)

