

# ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

---

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

14. Juni 2013  
Hei/Ra/III-5/350

**Änderungsvorschläge des ZDS  
zum Verordnungsvorschlag der EU-Kommission  
zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang  
zum Markt für Hafendienste und  
für die finanzielle Transparenz der Häfen**

COM (2013) 296 final

Im Hinblick auf den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen hält der ZDS folgende Änderungen für erforderlich:

**Art. 2 Abs. 2**

Der Begriff „Ladungsumschlagdienstleistungen“ sollte klarer definiert werden.

Begründung:

Die bisherige Definition schließt die Verarbeitung der Ladung ein, Mehrwertdienste an der umgeschlagenen Ladung jedoch aus.

**Art. 2 Abs. 5**

Der Begriff „Leitungsorgan des Hafens“ sollte sich ausschließlich auf Seehäfen in öffentlicher Hand beziehen.

Begründung:

Privathäfen verfügen über eigene Hafeninfrastruktur und sollten daher nicht verpflichtet werden, einen transparenten und gleichberechtigten Marktzugang für andere Dienstleister in ihrem Hafen sicherzustellen.

**Art. 2 Abs. 8**

Der Begriff „Lotsendienst“ sollte klarer definiert werden.

Begründung:

Von dem Begriff sollten nicht nur Hafenlotsen, sondern auch Seelotsen erfasst werden, die auf den seewärtigen Zufahrten (Flussmündungen und Flüsse) zu den Häfen tätig sind. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen sind ihre Anlaufkosten von erheblicher Bedeutung. Dabei sind die gesamten Lotsgelder für die sichere Erreichbarkeit der Seehäfen ein wesentlicher Teil dieser Anlaufkosten.

**Art. 2 Abs. 19 (neu)**

Zusätzlich sollte der Begriff „Hafeninfrastruktur“ definiert werden.

Begründung:

Zur Abgrenzung der finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan des Hafens ist es wichtig, klarzustellen, dass Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe sind (siehe auch Änderungsvorschlag zu Art. 12 Abs. 4 und 5).

#### **Art. 11**

Die Ausnahmeregelung sollte auf Privathäfen erweitert werden.

##### Begründung:

Privathäfen verfügen über eigene Hafeninfrastruktur. Sie müssen aufgrund des Eigentumsrechts berechtigt sein, selbst Dienste in ihrem Hafen ausüben zu können. Sie sollten deshalb nicht verpflichtet werden, einen transparenten und gleichberechtigten Marktzugang anderer Dienstleister in ihrem Hafen sicherzustellen.

#### **Art.13**

Umschlagentgelte privater Hafenernehmen sollten von dieser Vorschrift ausgenommen werden.

##### Begründung:

Auf dem Markt für Umschlagdienstleistungen herrscht starker Wettbewerb, der dazu führt, dass die Kunden der Umschlagbetriebe preisgünstige Leistungen erhalten. Eine Verhinderung von Marktmissbrauch ist in diesen Fällen daher nicht erforderlich. Außerdem arbeiten Umschlagbetriebe nicht im Rahmen ausschließlicher Rechte und ihnen werden auch keine gemeinschaftlichen Verpflichtungen auferlegt. Für Umschlagdienstleistungen besteht daher kein Regelungsbedarf.

#### **Art. 12 - 14**

Privathäfen sollten von diesen Vorschriften ausgenommen werden.

##### Begründung:

Ziel der Vorschriften ist es, mehr Klarheit in Bezug auf die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zu schaffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Bei privaten Häfen bestehen jedoch keine finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und dem Leitungsorgan des Hafens.

**Art. 12 Abs. 4 und 5**

Bei dem Vorhaben, die Angaben über finanzielle Beziehungen zwischen Behörden und einem Leitungsorgan des Hafens der EU-Kommission zur Verfügung zu stellen, sollte klargestellt werden, dass öffentliche Mittel zur Errichtung der allgemeinen Hafeninfrastruktur nicht der Unterrichtungspflicht unterliegen.

**Begründung:**

Die EU-Kommission aktualisiert derzeit ihre Beihilfevorschriften für alle Wirtschaftsbranchen und wird in Bezug auf die Infrastrukturfinanzierung bis Ende 2013 Beihilfeleitlinien vorlegen. Dabei sollte klargestellt werden, dass Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe sind und nicht als unzulässige staatliche Beihilfen angesehen werden dürfen.