

„Port Package III“ – Neuer Bericht im EU-Parlament

Seinen neuen [Bericht](#) zum „Port Package III“ hat der Berichterstatter des Europäischen Parlaments, Knut Fleckenstein (SPD), dem Verkehrsausschuss des EP vorgelegt. Der ZDS begrüßt den Entwurf: Würde die Verordnung so von der Europäischen Union umgesetzt, wären wichtige Bedenken des ZDS zu Privathäfen und zur Nassbaggerei ausgeräumt. Noch genauer zu prüfen sind neue sozialpolitische Elemente.

Der Berichterstatter schlägt vor, die Marktzugangsklauseln in Kapitel 2 des Entwurfs zu streichen, da angesichts der großen Vielfalt von Hafenstrukturen und Hafendienstleistungen ein allgemein gültiges Modell nicht möglich ist. Der Titel des Kapitels soll zukünftig statt auf „Marktzugang“ auf „Organisation von Hafendienstleistungen“ verweisen.

Der Anwendungsbereich der Verordnung insgesamt soll sich nur auf jene Dienstleistungen erstrecken, die direkt für den Hafennutzer erbracht werden, empfiehlt Herr Fleckenstein. Die Nassbaggerei sei aus der Verordnung herauszunehmen. Auch sollte das Lotswesen nicht den Marktzugangsregeln unterworfen sein.

Umschlagdienstleistungen waren von vornherein nicht Gegenstand des Vorschlages der Europäischen Kommission gewesen und das solle auch so bleiben. Davon sollten einzelne Mitgliedsstaaten auch nicht abweichen dürfen.

Aus Sicht von Herrn Fleckenstein sollte es den Hafenbehörden möglich sein, die Anzahl von Dienstleistern in einem Hafen zu begrenzen. Der

Bericht führt weitere Gründe für entsprechende Begrenzungen an, beispielsweise Platzmangel oder der Sicherheitserwägungen.

Der Bericht enthält wenige sozialpolitische Elemente, weil diese eher Gegenstand des Sozialen Dialoges sein sollten. Doch zugleich müsse man entschieden gegen Gelegenheitsarbeit und für bessere Ausbildung und Arbeitssicherheit eintreten. Das Recht auf Tarifverhandlungen solle unberührt bleiben ebenso wie bestehende Modelle der Organisation von Hafenarbeit. Dienstleister sollten nicht systematisch Subunternehmen einsetzen dürfen, sondern sollten mit eigenem Personal und eigenem Equipment arbeiten.

Regelungen zur Finanziellen Transparenz sollen sich nur auf die Bereiche erstrecken, in welchen tatsächlich öffentliches Geld eingesetzt wird. Dabei sollte der zusätzliche Verwaltungsaufwand in einem angemessenen Verhältnis zur Größe des Hafens stehen. Zugleich müssten Hafengebühren in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert der Dienstleistung stehen. Der Entwurf fordert die Europäische Kommission auf, zu klären, welche Infrastrukturinvestitionen als staatliche Beihilfen zu werten sind.

Der Entwurf wird jetzt im Verkehrsausschuss erörtert. Frist für Änderungsanträge zum vorliegenden Entwurf ist der 22. Juni 2015. Der Parlamentskalender sieht vorläufig eine Abstimmung im Ausschuss für den 15. September 2015 vor. Angesichts der Meinungsvielfalt beim „Port Package“ wird dieser Termin voraussichtlich nicht gehalten.