

16.03.98**Empfehlungen
der Ausschüsse****EU - Fz - U - VP**zu **Punkt** der 723. Sitzung des Bundesrates am 27. März 1998

Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über
Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur

KOM(97) 678 endg.; Ratsdok. 13615/97

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Finanzausschuß (Fz),

der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und

der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
VP

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission mit dem Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur eine europaweite Diskussion einleitet über Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Seehäfen, die Annäherung ihrer Ausgangspositionen im Wettbewerb sowie die Beihilfentransparenz. Der Bundesrat stimmt mit der Kommission darin überein, daß deren Zuständigkeiten auf gemeinschaftsrechtlichen Gebieten aus allgemeinen Bestimmungen des EG-Vertrages auch auf den Seehafenbereich Anwendung finden.

EU
VP

2. Der Bundesrat bekräftigt die stets vertretene deutsche Position, daß Fragen der Seehafenpolitik wegen der geographischen und regionalen Unterschiede in den Organisationsstrukturen grundsätzlich Sache der Mitgliedstaaten sind. Der Bundesrat erwartet daher, daß das Subsidiaritätsprinzip (Artikel 3 b EG-Vertrag) strikt eingehalten wird.

EU
VP

3. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission die Organisationsstruktur in den Seehäfen nicht verändern will.

Ausgeliefert am 17. MRZ. 1998

- EU
VP 4. Der Bundesrat stimmt der Beschreibung der Rolle der Seehäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz und ihrer Einbeziehung als multimodale Knotenpunkte zu.
- EU
VP 5. Eine Optimierung des Seeverkehrs unter Einbeziehung der Schnittstelle Hafen kann jedoch nur dann gelingen, wenn im Verhältnis zu den Landverkehrsträgern wettbewerbsfähige Angebote abgegeben werden können. Dazu bedarf es eines alle relevanten Politikbereiche verbindenden Förderansatzes. Dies umfaßt eine Abstimmung der verkehrspolitischen Ziele zum Kurzstreckenseeverkehr, zu den Seehäfen und zur Seeverkehrsinfrastruktur. Ebenfalls dazu gehören ein angemessenes "road pricing" für den Straßengüterverkehr und angemessene Trassenpreise im Schienenverkehr. Insoweit ist die Absicht der Kommission zu begrüßen, die Wegekostenanlastung in einer künftigen Mitteilung über Infrastrukturgebühren im multimodalen Zusammenhang zu behandeln.
- EU
VP 6. Der Bundesrat begrüßt, daß die Kommission keine Aufteilung in wichtige und andere Seehäfen vorgenommen hat und verweist darauf, daß auch Projekte in kleineren Häfen u. a. zur Entlastung von Landverkehrswegen sinnvoll sein können.
- EU
Fz
VP 7. Nach Meinung des Bundesrates sind Seehäfen Gewerbegebiete am Wasser und damit Instrumente der Verkehrs-, Standort-, Beschäftigungs- und Strukturpolitik. Die Vorhaltung der allgemeinen öffentlichen Hafeninfrastruktur bleibt daher Teil staatlicher Daseinsvorsorge. Der Bundesrat begrüßt mit Nachdruck die bisherige Auffassung der Kommission, daß öffentliche Investitionen in Hafeninfrastrukturen, die allen Nutzern auf einer nicht diskriminierenden Grundlage zugänglich sind, keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag sind. Nach Meinung des Bundesrates läßt Artikel 92 keine andere Interpretation zu.
- EU
VP 8. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß in den deutschen Seehäfen keine Überkapazitäten in Containerterminals bestehen oder drohen, und verweist bezüglich der deutschen Seehäfen auf die konkreten Aussagen des von der Kommission zitierten Gutachtens.
- EU
VP 9. Eine Belastung der Nutzer mit den vollen Kosten der Infrastruktur der Schifffahrtsstraßen, der Hafenzufahrten, der Navigations- und Sicherheitseinrichtungen und der Häfen würde nach Überzeugung des Bundesrates zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Seeverkehrs und der Häfen führen, solange die Nutzer der landseitigen Verkehrsträger nicht mit deren vollen Kosten belastet werden. Eine Vorreiterrolle der Seehäfen bei der Anlastung der Infrastrukturkosten an den Nutzer kann der Bundesrat nicht akzeptieren.

EU
Fz
VP

10. Dem im Grünbuch vorgestellten "Rahmen für die Finanzierung von Häfen und die Erhebung von Hafengebühren" kann der Bundesrat nicht zustimmen. Das Konzept ist zum einen methodisch nicht ausgereift und geht zum anderen über den zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen notwendigen und europarechtlich vertretbaren Rahmen deutlich hinaus. Es besteht die Gefahr von zusätzlichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Seehäfen und zu Lasten des Seeverkehrs.

EU
U

11. Die Bundesregierung wird gebeten, im Rahmen der weiteren Beratungen des Grünbuches darauf hinzuwirken, daß den Häfen die Möglichkeit eingeräumt wird, in den Hafengebühren Anreize für umweltverträgliche Seeschiffe vorzusehen.

Ziel des von der Europäischen Kommission vorgelegten Grünbuches ist es, die Diskussion über hafenspezifische Fragen und künftige Maßnahmen anzuregen, mit denen die Effizienz der Häfen gesteigert und die Seeverkehrsinfrastruktur verbessert werden könnte.

Ein Themenbereich in diesem Zusammenhang ist die Erarbeitung eines einheitlichen Konzeptes für die Hafengebühren. Dabei setzt sich die Kommission schwerpunktmäßig mit der Frage auseinander, welche Kosten der Gebührenberechnung zugrunde zu legen sind.

Gleichzeitig räumt die Kommission ein, daß die Häfen sich am besten dazu eignen, die Einhaltung der internationalen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für die Sicherheit und den Umweltschutz im Seeverkehr zu prüfen und für ihre Durchsetzung zu sorgen.

Seeschiffe, deren Konstruktion und Ausrüstung über einen hohen Umweltstandard verfügen, sind im Betrieb kostenintensiver als andere Seeschiffe. Um hohe Umweltstandards für Seeschiffe zu fördern, liegt es daher auf der Hand, solchen Schiffen einen finanziellen Vorteil einzuräumen. Ein solcher ökonomischer Anreiz liegt in Bonus-/Malus-Systemen im Rahmen von Hafengebühren.

Die Kommission sollte daher solche ökonomischen Anreize in die Betrachtung der Gebührensysteme einbeziehen. Der Bundesrat verweist in diesem Zusammenhang auf seinen Beschluß vom 7. Juli 1997, BR-Drucksache 514/97 (Beschluß), mit dem er bei der Gestaltung der Flughafengebühren die Staffelmöglichkeit nach der Lärmintensität gefordert hat.

Die Bundesregierung wird außerdem gebeten, sich dafür einzusetzen, daß die von der Kommission noch näher festzulegenden Modalitäten für die zukünftige Erhebung der Hafengebühren im Einklang stehen mit den Vorgaben aus anderen Abkommen - hier insbesondere aus der HELKOM-Empfehlung 17/11 und dem damit verbundenen "no-special-fee-System".

EU
Fz
VP

12. Im Interesse der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen wird eine EU-weit verbindliche Beihilferegelung für dringend erforderlich gehalten. Deutschland würde eine förmliche Verabschiedung von Beihilfeleitlinien ausdrücklich begrüßen, wenn sie die folgenden Grundsätze berücksichtigen, wie sie die Kommission bereits 1995 in ihrer Mitteilung zu den Kurzstreckenseeverkehren angekündigt hatte (KOM(95) 317 endg.):

- Die Finanzierung der öffentlichen (allgemein genutzten) Infrastruktur (dazu gehören auch seewärtige Zufahrten, Navigationshilfen) aus staatlichen Mitteln ist - ebenso wie die im Rahmen der Daseinsvorsorge liegende Finanzierung der öffentlichen Hand für Straßen-, Eisenbahn- und Wasserstraßenbaumaßnahmen - nicht als Beihilfe im Sinne des Artikels 92 EGV einzuordnen.
- Die Finanzierung der terminalbezogenen (unmittelbar gewerblich bezogenen) Infrastruktur aus staatlichen Mitteln kann nur dann eine Beihilfe sein, wenn für die Nutzung dieser Infrastruktur keine angemessenen Entgelte gezahlt werden.
- Hingegen ist die Suprastruktur Aufgabe der Terminalbetreiber. Eine Unterstützung aus staatlichen Mitteln bedeutet mithin eine Beihilfe im Sinne des Artikels 92 EGV.
- VTS-Systeme werden im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vorgehalten und sind deshalb "öffentliche Dienstleistungen". Die Gebührenfrage bleibt somit den Mitgliedstaaten überlassen. Die Frage einer Beihilfe stellt sich in derartigen Fällen nicht.

Aus deutscher Sicht ist mit klaren Definitionen zu den staatlichen Beihilfen im Sinne dieser Ausführungen der Handlungsbedarf der Kommission gedeckt.

EU
VP

13. Der Bundesrat hält die in der Bundesrepublik Deutschland bewährte Institution der Gesamthafenbetriebe für geeignet, den Arbeitsmarkt für Hafenarbeiter zu optimieren. Der Bundesrat stimmt dem Vorschlag der Kommission nicht zu, auf Gemeinschaftsebene ergänzend zur Fallmethode einen weitreichenden Ordnungsrahmen für Hafendienstmärkte zu schaffen. Auch hier gilt das Subsidiaritätsprinzip. Zwischen den Absichten der Kommission zu liberalisieren und zu deregulieren einerseits und dem tiefgreifenden Regelungsansatz andererseits besteht ein Widerspruch.

EU
VP

14. Der Bundesrat begrüßt, daß bezüglich des Grünbuchs über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur Einvernehmen zwischen der Bundesregierung und den Küstenländern besteht. Der Bundesrat ersucht daher die Bundesregierung, die genannten Positionen gegenüber der Kommission mit dem Ziel der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen unter den europäischen Seehäfen zu vertreten.