

27.01.99

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung zum Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 002631 - vom 25. Januar 1999. Das Europäische Parlament hat die
Entschließung in der Sitzung am 13. Januar 1999 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drs. 32/98 (Beschluß)

**Entschließung zum Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur
(KOM(97)0678 - C4-0022/98)**

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Grünbuches der Kommission (KOM(97)0678 - C4-0022/98),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 1994 zu einer gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Juni 1996 zur Mitteilung der Kommission über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa - Perspektiven und Herausforderungen⁽²⁾,
 - unter Hinweis auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽³⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. März 1997 zu der Mitteilung der Kommission zur Gestaltung der maritimen Zukunft Europas - ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft⁽⁴⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 24. April 1997 zur Mitteilung der Kommission "Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrsstrategie"⁽⁵⁾,
 - in Kenntnis der Ergebnisse der von der Kommission vom 7. bis 8. Mai 1998 in Barcelona veranstalteten Konferenz zu den Zukunftsperspektiven der Europäischen Seehäfen,
 - in Kenntnis des Weißbuches der Kommission über faire Kostenanlastung im Verkehr: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen zur Erhebung von Infrastrukturgebühren in der Europäischen Union (KOM(98)0466),
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Forschung, technologische Entwicklung und Energie und des Ausschusses für Regionalpolitik (A4-0375/98),
- A. in der Erwägung, daß allgemein anerkannt ist, daß eine genaue Definition des Begriffs Seehafen schwierig ist, daß aber Seehäfen primär als Gewerbegebiete an seeschiffstiefem Gewässer mit einem, mehreren oder vielen Hafenunternehmen gekennzeichnet werden können, daß sie neben den gewöhnlichen Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen über eine besondere wasserseitige Hafeninfrastruktur verfügen und daß sie der Aufsicht oder Administration durch eine staatliche oder auch private Hafenverwaltung unterworfen sind,

⁽¹⁾ ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 301.

⁽²⁾ ABl. C 198 vom 8.7.1996, S. 44.

⁽³⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. C 115 vom 14.4.1997, S.147.

⁽⁵⁾ ABl. C 150 vom 19.5.1997, S.52.

- B. in der Erwägung, daß die Seehäfen in ihrer Rolle als intermodaler Knotenpunkt zwischen den See- und Landverkehrsträgern primär dem Umschlag, der Lagerung und Distribution von Gütern - zumeist als Teil von Logistikketten - sowohl für den Binnen- als auch für den Außenhandel sowie der Beförderung von Passagieren sowohl innerhalb eines Mitgliedstaates und zwischen Mitgliedstaaten als auch zur Verbindung mit Drittstaaten dienen,
- C. in der Erwägung, daß Regelungen über die Seehäfen aufgrund ihrer örtlichen Belegenheit und ihrer sachlichen Funktionen in die Zuständigkeiten der Gemeinschaft fallen, und zwar in die Zuständigkeit für die gemeinsame Verkehrspolitik gemäß den Artikeln 74 ff. EGV, die Zuständigkeit für das transeuropäische Verkehrsnetz gemäß den Artikeln 129 d ff. EGV sowie die allgemeinen Zuständigkeiten wie z.B. für die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit gemäß den Artikeln 52 ff. und 59 ff. EGV sowie für das Wettbewerbs- und Beihilferecht gemäß den Artikeln 85 ff. und 92 ff. EGV,
- D. in der Erwägung, daß Regelungen über die Seehäfen wegen der großen Unterschiede in ihrer geographischen und topographischen Belegenheit, Eigentumsstruktur, Institutions- und Organisationsstruktur, Funktionsweise und Bedeutung für die Gemeinschaft und für die Mitgliedstaaten stets das Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 3 b EGV wahren müssen,
- E. in der Erwägung, daß daher die Europäische Gemeinschaft nur eine sachlich begrenzte, aber effektive europäische Seehafenpolitik schrittweise entwickeln und umsetzen sollte und daß diese Politik insbesondere auf fairen Wettbewerb und auf die Stärkung der europäischen Stellung in der Welt ausgerichtet sein sollte,
- F. in der Erwägung, daß das Grünbuch der Kommission eine wertvolle Grundlage für eine gemeinschaftsweite Diskussion darüber darstellt, in welcher Weise eine größere Transparenz über die Wettbewerbsbedingungen unter den und innerhalb der Seehäfen hergestellt werden kann und in welcher Weise die Wettbewerbsverzerrungen in der Gemeinschaft zügig abgebaut werden können; sowie daß auf dieser Grundlage eine vollständige Bestandsaufnahme über die Strukturen der Seehäfen und deren Förderung als Ausgangsbasis für die weiteren Maßnahmen erstellt werden sollte,
- G. in der Erwägung, daß die weiteren Zielsetzungen der Kommission geteilt werden, daß die Gemeinschaft die Seehäfen in deren Bemühungen zur Stärkung ihrer Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit - auch gegenüber den Seehäfen auf den anderen Kontinenten - sowie zu ihrer verbesserten Integration in die Transeuropäischen Verkehrsnetze unterstützen sollte; dabei ist die Integration der Seehäfen der beitrtrittswilligen Länder in die Netze zunehmend zu berücksichtigen,
- H. in der Erwägung, daß es für eine auf Dauer tragbare Mobilität erforderlich ist, daß der Straßenverkehr in der Gemeinschaft durch den See-, Kurzstreckensee-, Seefluß- und Binnenwasserstraßenverkehr sowie durch den Schienenverkehr entlastet werden sollte und daß deshalb die Gemeinschaft eine dezentrale radial von der Peripherie her erfolgende Erschließung des Gemeinschaftsgebietes durch leistungs- und wettbewerbsfähige Seehäfen, durch einfache und effiziente Verwaltungs- und Zollverfahren und durch den zügigen Ausbau von Hinterlandverbindungen fördern sollte,
- I. in der Erwägung, daß der Ausbau und die Effizienzsteigerung von Seehäfen sowie freiwillige Kooperationen zwischen den Häfen und/oder Hafenunternehmen zugleich einen Beitrag zur Förderung der am Rande der Gemeinschaft gelegenen Gebiete und Meeresregionen sowie zur Förderung des sozialen Zusammenhalts, einer ausgewogenen Raumordnung und der Umweltbedingungen insgesamt leisten können und sollten sowie daß allerdings Fördermaßnahmen der Gemeinschaft für oder in einzelnen Seehäfen ihre Grenzen darin finden müssen, daß sie den

fairen und lauterer Wettbewerb unter den und innerhalb der Seehäfen der Gemeinschaft nicht beeinträchtigen dürfen,

- J. in der Erwägung, daß für die Weiterentwicklung der europäischen Häfen und deren Integration in das transeuropäische Verkehrsnetz strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgesehen werden sollten, um u.a. zu gewährleisten, daß die bestehenden Hafeninfrastrukturen - z.B. durch den Einsatz neuer Technologien - so effizient wie möglich genutzt werden können,
- K. in der Erwägung, daß die Sicherheits- und Umweltstandards in den Häfen auf für eine nachhaltige Entwicklung ausreichend hohem Niveau harmonisiert werden sollten und daß eine strikte Kontrolle der Anwendung von IMO- und ILO- Übereinkommen in den europäischen Häfen erfolgen sollte,
- 1. fordert die Kommission auf, unverzüglich zur Herstellung der Transparenz der Wettbewerbsbedingungen unter den und innerhalb der europäischen Seehäfen eine Untersuchung über die Strukturen der Seehäfen mit der jeweiligen - auch kosten- und finanzierungsmäßigen - Abgrenzung zwischen der Hafenverwaltung, den Hafeninfrastrukturaufwendungen und den Hafenunternehmen - ggf. in einem ersten Schritt nur für die Seehäfen mit einem jährlichen Umschlagsvolumen von mindestens 10 Mio. Tonnen Fracht - vorzulegen; ersucht die Kommission, falls die Datenerhebungen von den Mitgliedstaaten und den Seehäfen auf freiwilliger Basis nicht umfassend möglich sein sollte, einen Vorschlag für eine spezielle Seehafen-Transparenz-Richtlinie auch in Anlehnung an die Eisenbahn-Richtlinie 91/440/EWG zu unterbreiten;
- 2. ersucht die Kommission ferner, die Beihilfe- und Wettbewerbskontrolle hinsichtlich der Seehäfen und der Hafenunternehmen wirksam und für alle Häfen und Unternehmen in gleicher Weise anzuwenden sowie unverzüglich - und nicht erst im Jahre 2001 - einen Entwurf für klare und auf das Wesentliche beschränkte Leitlinien der Kommission für die Seehafen-Beihilfe- und Wettbewerbskontrolle auszuarbeiten und vor der Beschlußfassung hierzu Parlament und Rat zu konsultieren,
- 3. empfiehlt der Kommission, die Beurteilung der öffentlichen Finanzierung von Hafen- und Seeverkehrs-Infrastrukturen nach folgenden drei Kategorien vorzunehmen:
 - a) die öffentlichen (d.h. allen Nutzern zugänglichen) Hafeninfrastrukturmaßnahmen,
 - b) die unternehmensbezogenen Hafeninfrastrukturmaßnahmen,
 - c) die unternehmensbezogenen Hafensuprastrukturmaßnahmen;
- 4. empfiehlt der Kommission, die öffentliche Finanzierung von Hafen- und Seeverkehrs-Infrastrukturen gemäß den unter Ziffer 3 vorgeschlagenen Kategorien wie folgt zu behandeln:
 - a) die öffentlichen Hafeninfrastrukturmaßnahmen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 92 EGV dar,
 - b) die unternehmensbezogenen Hafeninfrastrukturmaßnahmen sind für den Fall, daß sie in kostenbezogener Höhe refinanziert werden, keine staatlichen Beihilfen, anderenfalls unterliegen sie den Melde-, Kontroll- und Verbotsvorschriften des Beihilferechts,
 - c) die unternehmensbezogenen Hafensuprastrukturmaßnahmen unterliegen stets den Melde-, Kontroll- und Verbotsvorschriften des Beihilferechts; ihre öffentliche Finanzierung ist grundsätzlich ausgeschlossen, außer für die Fälle, daß bei Häfen oder Hafenbetrieben in öffentlicher Hand diese sich gemäß dem Marktteilnehmerprinzip verhalten und daß die Ausnahmetatbestände des Artikels 92 Absätze 2 und 3 EGV vorliegen, wobei jedoch der faire und lautere Wettbewerb unter den und innerhalb der Seehäfen der Gemeinschaft nicht beeinträchtigt werden darf;
- 5. vertritt die Auffassung, daß Betriebsbeihilfen für Unternehmen der bzw. in den Seehäfen unzulässig sind;

6. ist der entschiedenen Ansicht, daß die in den Ziffern 4 und 5 vorgeschlagenen Handlungsmaßstäbe zugleich die Grenzen auch für einzelstaatliche und gemeinschaftliche Finanzierung für Seehäfen im Rahmen der Struktur- und Kohäsionsfonds sowie der entsprechenden Leitlinien der Kommission bilden sollten; stimmt im übrigen der Kommission zu, daß ein Gleichgewicht hergestellt werden muß zwischen den Zielsetzungen der Regionalpolitik und der Notwendigkeit, unerwünschten Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen vorzubeugen;
7. lehnt - insbesondere im Hinblick auf die vorrangige Erfüllung der Forderungen gemäß den Ziffern 1 und 2 - den Erlass eines Gemeinschaftsrahmens/einer Richtlinie für seehafenbezogene Infrastrukturgebühren sowie eines Gemeinschaftsrahmens/einer Richtlinie für Hafengebühren und/oder gar für Terminalentgelte zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab und erwartet, daß die Kommission dafür Sorge trägt, daß die Strukturen der Finanzierung von Infrastrukturen und deren Kostenanlastung in den Mitgliedstaaten auf eine faire Wettbewerbssituation ausgerichtet werden;
8. hält eine gemeinschaftliche Gesetzgebung über die Organisationsstruktur und den Marktzugang für Hafendienste - jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt - für nicht erforderlich; fordert die Kommission statt dessen auf, im Rahmen ihrer bestehenden Zuständigkeiten auf der Grundlage von Transparenz, nichtdiskriminierender Verpflichtungen der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und hoher Sicherheitsstandards den Marktzugang für neue Hafenunternehmen in allen Seehäfen der Gemeinschaft sicherzustellen;
9. ersucht die Kommission hinsichtlich der Maritimen Dienste wie insbesondere Lotsen-, Schlepper- und Festmacherdienste, für den Fall, daß aus Nachfragegründen oder aus Sicherheitsgründen keine Öffnung möglich ist, ihre Monopolkontrolle über den jeweiligen einzigen Anbieter strikt anzuwenden sowie für den Fall, daß eine Liberalisierung des Marktzuganges sachlich möglich ist, die Öffnung des Marktzuganges im Rahmen ihrer bestehenden Kompetenzen zu bewirken, wobei identische oder gleichwertige Verpflichtungen zu Lasten der verschiedenen Anbieter von maritimen Diensten gegeben sein müssen, und, falls die Kommission damit nicht erfolgreich ist, einen Vorschlag für eine Marktzugangs-Richtlinie für Maritime Dienste zu unterbreiten;
10. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Ausschuß der Regionen sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.