

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
Internet: www.zds-seehaefen.de

01. November 2012
Hei/Ra/ III-5/ 350

„Die deutschen Positionen zu den jüngsten EU-Hafenaktivitäten“

Vortrag von

Klaus Heitmann, Hauptgeschäftsführer des ZDS

auf der

**Gemeinschaftsveranstaltung des Ostseeinstituts für Marke-
ting, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock mit
der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und
der Industrie- und Handelskammer zu Rostock**

am

01. November 2012 in Rostock

Anrede,

Einleitung

Folie 1

gern habe ich es übernommen, über die deutschen Positionen zu den jüngsten EU-Hafenaktivitäten zu Ihnen zu sprechen.

Der ZDS befasst sich seit vielen Jahrzehnten mit hafenspolitischen Initiativen der Europäischen Kommission.

In den 60er und 70er Jahren haben wir die Position vertreten, dass die Seehäfen eine sui generis Position im europäischen Recht einnehmen und vom EG-Vertrag nicht betroffen sind.

Wir haben dann die Zuständigkeiten der EU-Kommission auf gemeinschaftsrechtlichen Gebieten nicht in Frage gestellt, die sich aus den allgemeinen Bestimmungen des EG-Vertrages ergeben und damit auch auf den Seehafenbereich Anwendungen finden.

Dabei handelt es sich insbesondere um Zuständigkeiten im Rahmen der Wettbewerbspolitik, wie den freien Dienstleistungsverkehr und die Anwendung der Wettbewerbsregeln mit den gemeinsamen Regeln über staatliche Beihilfen, sowie um Kompetenzen in der Investitionspolitik für die Verkehrsträger, was den Aus- und Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze betrifft.

Außerdem bestehen Aufgaben im Rahmen der Sozialpolitik, wie die Zusammenarbeit in sozialen Fragen und die Verbesserung der Arbeitswelt, sowie Zuständigkeiten im Umweltschutz.

Bei der Zuordnung von Aufgaben, die nicht im ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Union liegen, erwarten wir, dass das Subsidiaritätsprinzip strikt eingehalten wird.

Viele Jahre haben wir mit den Kommissionsdienststellen über die Einführung gemeinschaftlicher Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen

diskutiert. Dieses Thema ist noch immer sehr aktuell und als Maßnahme noch nicht umgesetzt worden.

Seitdem stehen wir in einem konstruktiven Dialog mit der Kommission.

Allerdings haben wir zwischenzeitlich wesentlich mit dazu beigetragen, dass die Kommission ihre Richtlinienvorschläge über den Marktzugang für Hafendienste, die allgemein unter Port Package I und II bekannt sind, zurückziehen musste.

Jetzt ist die EU-Kommission dabei, ein neues Kapitel in der europäischen Hafenpolitik aufzuschlagen.

Auf dieses Vorhaben möchte ich im Folgenden im Einzelnen eingehen.

3 Säulen Ansatz

Folie 2

Fünf Jahre nach ihrer letzten Mitteilung zur europäischen Hafenpolitik beabsichtigt die Kommission, die EU-Hafenpolitik neu zu justieren.

Nach Maßnahmen zur Liberalisierung in anderen Bereichen, wie z.B. den Flughäfen, der Bahn und bei der Kabotage im Straßengüterverkehr, sowie dem Scheitern der Kommissionsvorschläge für ein Port Package I und II, ist es jetzt offenbar das Ziel der hafenpolitischen Initiative der EU-Kommission, Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Wachstum in den europäischen Seehäfen unterstützen sollen.

Hierfür hat die Kommission ein Konsultationsverfahren eingeleitet, das wir begrüßen und an dem wir uns konstruktiv beteiligen.

Dabei geht die Kommission von einem Drei-Säulen-Ansatz aus:

1. Einführung neuer TEN-Leitlinien
2. Administrative Erleichterungen
3. Transparenz und Marktzugang.

TEN-Leitlinien

Folie 3

Die Einführung neuer TEN-Leitlinien unter besonderer Berücksichtigung der Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen wird von uns begrüßt und unterstützt.

Viele der deutschen Seehäfen sollen Teil des TEN-Gesamtnetzes werden.

Kriterien für die Aufnahme sind 0,1% des jährlichen Aufkommens an Personen, Massengütern oder Stückgütern aller Seehäfen in der EU.

2008 betrug dieser Anteil 2,4 Mio. t Massengüter, 1,3 Mio. t Stückgüter oder 411.000 Passagiere.

Jeder Hafen, der eine dieser Anforderungen erfüllt, soll Bestandteil des TEN-Gesamtnetzes werden.

Zum TEN-Kernnetz der Seehäfen gehören auch die deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Lübeck und Rostock.

Rostock ist auch Teil des Kernnetz-Korridors 4 Hamburg – Lefkosia.

Zu dem Verordnungsentwurf für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes hat der Rat im März 2012 einen gemeinsamen Standpunkt, oder wie es heutzutage heißt, eine allgemeine Ausrichtung gefasst.

Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments hat seinen Berichtsentwurf im September im Verkehrsausschuss vorgestellt. Am 27. November soll hierüber im Verkehrsausschuss abgestimmt werden. Mit der Beschlussfassung im Plenum des Europäischen Parlament ist im Januar 2013 zu rechnen.

Administrative Erleichterungen

Folie 4

Bei den administrativen Erleichterungen handelt es sich insbesondere um die zollrechtliche Gleichstellung des Seeverkehrs gegenüber dem Landverkehr im Binnenmarkt. Stichwort „Blue Belt“

Auch diese Maßnahmen werden von uns begrüßt.

Transparenz

Folie 5

Um mehr Transparenz zu schaffen, möchte die Kommission eine getrennte Kontenführung für Port Authorities einführen, soweit diese Hafendienste anbieten.

Auch dies wird von uns begrüßt, wobei wir der Auffassung sind, dass sich die Dienstleistungen von Port Authorities auf das Kerngeschäft dieser Infrastrukturunternehmen beschränken sollten.

Außerdem möchte die Kommission die Transparenzrichtlinie, d.h. die Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten und den öffentlichen Unternehmen, auf alle TEN-Kernnetz- und -Gesamtnetzhäfen erweitern. Auch dies ist für uns akzeptabel.

Allerdings möchte die Kommission in diesem Zusammenhang auch Prinzipien für die Gebührenerhebung in den Seehäfen festlegen. Hier sind wir der Auffassung, dass die Erhebung der Hafengebühren den Port Authorities überlassen bleiben sollte.

Um mehr Transparenz bei den finanziellen Beziehungen zwischen der öffentlichen Hand und der privaten Hafenunternehmen zu schaffen, möchte die Generaldirektion Wettbewerbe der Europäischen Kommission nach Fertigstellung einer entsprechenden Studie gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihil-

fen für Hafenunternehmen vorlegen. Dieses Vorhaben hat sie für 2013 angekündigt.

Wir fordern seit Jahren die Einführung von Beihilfeleitlinien, um die finanziellen Verantwortlichkeiten des öffentlichen und privaten Sektors im Hafenbereich voneinander so abzugrenzen, dass die öffentlich Hand für die allgemeine Infrastruktur und private Unternehmen für die Suprastruktur zuständig sind. Die terminalbezogene Hafeninfrastruktur wird vom Staat erstellt und über Mieten und Pachten refinanziert.

Konzessionsrichtlinie

Folie 6

Zur Regulierung des Marktzugangs von Dienstleistungssektoren hat die Generaldirektion Binnenmarkt der Europäischen Kommission einen horizontalen Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe vorgelegt, der auch den Hafenbereich einbezieht.

Dieser Vorschlag nimmt reine Miet- und Pachtverträge, wie sie in den deutschen Seehäfen für die Überlassung von Hafengrundstücken zwecks Gewerbebetrieb üblich sind, vom Anwendungsbereich der Richtlinie aus.

Dies wird von uns begrüßt.

Wir halten es allerdings für erforderlich, im Richtlinienentwurf Miet- und Pachtverträge von Konzessionen eindeutig voneinander abzugrenzen. Den zuständigen Stellen haben wir klarstellende Formulierungsvorschläge vorgelegt.

Folie 7 und 8

Der Richtlinienvorschlag wird zur Zeit auf EU-Ebene in der Ratsarbeitsgruppe sowie im Europäischen Parlament diskutiert.

Der Berichterstatter des Europäischen Parlaments hat unseren ersten Änderungsantrag in seinem Berichtentwurf berücksichtigt. Auch der zweite Änderungsantrag ist von EP-Parlamentariern aufgegriffen worden.

In ihren aktuellen Kompromissvorschlägen hat die EU-Ratspräsidentschaft unser Anliegen ebenfalls berücksichtigt.

Folie 9

Marktzugang für technisch-nautische Dienste

Folie 10

Die Generaldirektion MOVE möchte auch den Marktzugang für technisch-nautische Dienste regulieren und hier mehr Transparenz schaffen sowie Prinzipien für den Marktzugang einführen.

Dies gilt insbesondere für das Seelotswesen.

Für uns sind wettbewerbsfähige Bedingungen bei den Anlaufkosten der Seehäfen wichtig. Daher sollten weitere Freifahrerregelungen geprüft und Englisch als Reviersprache EU-weit eingeführt werden.

Dies muss nicht flächendeckend geschehen, sondern für bestimmte Reviere, wie z.B. WIROST und Trave.

Marktzugang für Hafendarbeit

Folie 11

Die Kommission möchte sich auch mit dem Marktzugang für Hafendarbeit befassen.

Sie hat hierfür eine Studie erstellen lassen, die in diesen Tagen veröffentlicht werden soll.

Dabei möchte die Kommission das Training und die Qualifizierung von Hafendarbeitern fördern, aber keine besonderen Regelungen zur Hafendarbeit einführen.

Für uns ist es wichtig, dass die nationalen Regelungen zur Hafendarbeit, wie z.B. das Gesetz über die Einführung von Gesamthafendarbetrieben, nicht beeinträchtigt werden.

Dies gilt auch für unsere Einrichtungen zur Qualifizierung von Hafendarbeitern.

Im Übrigen sind wir der Auffassung, dass Fragen zur Hafendarbeit im Rahmen des geplanten „Sozialen Dialogs“ auf EU-Ebene diskutiert werden sollten. Dabei handelt es sich um einen institutionalisierten Dialog auf EU-Ebene zwischen Vertretern der Hafendarbeitgeber und den Gewerkschaften der Hafendarbeiter.

Konferenz über EU-Hafendarpolitik

Folie 12

Zum Abschluss der 1. Phase des Konsultationsverfahrens fand am 25./26. September 2012 eine Konferenz über europäische Hafendarpolitik in Brüssel unter Leitung der Generaldirektion MOVE statt, die insbesondere zu folgenden Ergebnissen geführt hat:

Die Auswertung der Fragebogenaktion der Europäischen Kommission hat deutlich gemacht, dass 80% der an der Aktion beteiligten Hafendarkunden mit den Dienstleistungen der Häfen zufrieden sind. Danach ist kein Regelungsbedarf im Umschlagbereich erkennbar.

An der eindeutigen Abgrenzung von Miet- und Pachtverträgen gegenüber Konzessionen soll beim Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe weitergearbeitet werden. Die Generaldirektion MOVE behält sich jedoch vor, im Lichte der Beschlüsse des Europäischen Parlaments und des Rates sich gegebenenfalls mit der Angelegenheit nochmals zu befassen.

Fragen zur Hafendarbeit, wie Training und Qualifizierung sowie Arbeitsschutz, sollen im Rahmen des geplanten Sozialen Dialogs erörtert werden.

Zum Abschluss der Konferenz wies Generaldirektor Matthias Ruete darauf hin, dass ein Port Package III nicht beabsichtigt sei und kündigte an, dass Verkehrskommissar Kallas bis zum 15. November 2012 konkrete Vorschläge zur europäischen Hafenpolitik präsentieren wird.

2. Phase des Konsultationsverfahrens

Folie 13

Dieser Zeitplan wurde jedoch jetzt geändert.

Vorgestern hat die EU-Kommission mit einer neuen Fragebogenaktion die 2. Phase des Konsultationsverfahrens zur künftigen EU-Hafenpolitik eingeleitet.

Der neue Fragebogen enthält konkrete Vorschläge über einzelne Maßnahmen.

Stakeholder sollen hierzu und zu möglichen Auswirkungen der Maßnahmen Stellung nehmen.

Deadline für die Beantwortung der Fragen ist der 16. Dezember 2012.

Wie uns die Generaldirektion MOVE mitteilte, wird Verkehrskommissar Kallas somit nicht, wie vorgesehen, Mitte November konkrete Vorschläge zur künftigen EU-Hafenpolitik präsentieren.

Im Lichte der Auswertung des neuen Fragebogens ist mit einer Mitteilung der EU-Kommission zur künftigen europäischen Hafenpolitik erst im März/April 2013 zu rechnen.

Zusammenfassung

Folie 14

Meine Damen und Herren,

zusammenfassend möchte ich feststellen, dass der ZDS die ersten Ergebnisse des Konsultationsverfahrens begrüßt. Am weiteren Prozess werden wir uns konstruktiv beteiligen.

Unsere Position ist klar: Wir benötigen keine Regelungen, die Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und damit die Leistungsfähigkeit der Hafenunternehmen beeinträchtigen.

Wir brauchen vielmehr die Unterstützung der Europäischen Kommission, um unsere Wachstumschancen zu nutzen.

Wir begrüßen, dass ein Port Package III nicht vorgesehen ist.

Für uns ist es wichtig, dass im Rahmen einer europäischen Hafenpolitik der notwendige nationale Spielraum erhalten bleibt, um das Gewerbegebiet Hafen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Unser Anliegen lässt sich mit folgendem Bild ausdrücken: Wir benötigen die Kommission im Rücken, aber nicht im Nacken.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!