COM-3/047

Brüssel, den 2. Oktober 2001

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 20. September 2001

zu der

"Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat

'Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr'"

(KOM (2001) 35 endg. - 2001/0047 (COD))

dem

**"Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die Formen der
öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung im Hafensektor**

der Gemeinschaft (auf der Grundlage entsprechender Angaben der Mitgliedstaaten)"

(SEK (2001) 234)

und dem

**"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen
und aus diesen auslaufen"**

(KOM (2001) 46 endg. -2001/0026 (COD))

Der Ausschuss der Regionen,

GESTÜTZT auf die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat

"Verbesserung der Dienstqualität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr"

(KOM (2001) 35 endg. - 2001/0047 (COD));

auf das Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung im Hafensektor der Gemeinschaft (auf der Grundlage entsprechender Angaben der Mitgliedstaaten)

(SEK (2001) 234);

auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen und aus diesen auslaufen

(KOM (2001) 46 endg. - 2001/0026 (COD));¹

AUFGRUND der Ratsbeschlüsse vom 26. Februar bzw. 13. März 2001, gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 80 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft den Ausschuss der Regionen um Stellungnahme zu dieser Vorlage zu ersuchen;

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidiums vom 13. Juni 2000, die Fachkommission 3 "Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft" mit der Erarbeitung dieser Stellungnahme zu beauftragen;

AUFGRUND der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes;

AUFGRUND der Richtlinie 2000/52/EG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen;

AUFGRUND der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen;

GESTÜTZT auf den von der Fachkommission 3 am 4. Juli 2001 angenommenen Stellungnahmeentwurf (CdR 161/2001 rev. 1) (Berichterstatter: Herr LAMBERTI, I/PSE)

AUFGRUND der Bedeutung, die dem Seeverkehr innerhalb der Gemeinschaft bereits zukommt, und seines notwendigen Ausbaus zur Errichtung eines effizienten intermodalen und zum Landverkehr alternativen Verkehrsnetzes;

AUFGRUND der Tatsache, dass die Seehäfen für die Umsetzung der vorgenannten Vorhaben eine zentrale Rolle spielen und folglich gemeinschaftsweit Vorschriften erlassen werden müssen, die unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips den Rechtsrahmen für die Gewährleistung einer Einhaltung der Wettbewerbsbestimmungen und der im EU-Vertrag verankerten Grundfreiheiten schaffen und die derzeit angewandten hafeninternen Verfahren effizienter gestalten;

UNTER HINWEIS auf die Bedeutung, die der Ausbau der Häfen für die Küstenregionen und die Gebietskörperschaften insofern hat, als er sich maßgeblich auf die gesamte Wirtschaftsentwicklung der Region auswirkt;

verabschiedete auf seiner 40. Plenartagung am 19./20. September 2001 (Sitzung vom 20. September) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeförmlichkeiten für Schiffe, die in Häfen der Gemeinschaft einlaufen und aus diesen auslaufen

Der Ausschuss der Regionen:

1. befürwortet voll und ganz die Zielsetzungen der Richtlinie zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs durch Vereinfachung der Meldeförmlichkeiten in den Formularen, die in den Häfen für die Ankunft oder Abfahrt der Schiffe auszufüllen sind;
2. erachtet es folglich wie die Kommission als erforderlich, dass die Mitgliedstaaten die standardisierten IMO-Formulare (gemäß dem IMO FAL-Übereinkommen) anerkennen, nämlich:
 - IMO FAL-Formular 1 "Allgemeine Erklärung", mit Angaben über das Schiff;
 - IMO FAL-Formular 3 "Erklärung über die Schiffsvorräte";
 - IMO FAL-Formular 4 "Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung";
 - IMO FAL-Formular 5 "Besatzungsliste", mit Angaben über Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung;
 - IMO FAL-Formular 6 "Fahrgastliste" bei Schiffen, die für die Beförderung von maximal 12 Personen zugelassen sind;
3. pflichtet der Kommission bei, dass die Vereinheitlichung folgender IMO FAL-Formulare nicht zweckmäßig ist:
 - IMO FAL-Formular 2 "Frachterklärung", da dadurch der Verwaltungsaufwand im Seeverkehr insofern erschwert statt vereinfacht würde, als die in dem Formular geforderten Angaben bereits in den "Lademanifesten" enthalten sind, die sowohl geschäftliche als auch behördliche Zwecke erfüllen;
 - IMO FAL-Formular 6 für Schiffe, die für die Beförderung von mindestens 12 Personen zugelassen sind, weil die Richtlinie 98/41/EG mehr und ausführlichere Angaben verlangt (wie z.B. die im Notfall benötigte Hilfe), die in dem betreffenden IMO-Formular nicht vorgesehen sind und dem Schutz des Lebens auf See dienen;
4. begrüßt die für die Formulare vorgesehenen technischen Spezifikationen und die Vorgabe, dass die für die Überwachung zuständigen Behörden Informationen in jedweder lesbaren und verständlichen Form akzeptieren, also auch wenn sie mit automatischer Datenverarbeitungstechnik erstellt werden;
5. befürwortet das für etwaige Änderungen der Anhänge zur Richtlinie und der Verweise auf Rechtsinstrumente der IMO gemäß Artikel 5 vorgesehene Verfahren;
6. hält es für zweckmäßig, dass die Frist für die Angleichung der einzelstaatlichen

Rechts- und Verwaltungsvorschriften gemäß Artikel 7 innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung der Richtlinie festgesetzt wird.

2. **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste**

Der Ausschuss der Regionen:

1. ist der Ansicht, dass die Hafenpolitik ausgehend von wirtschafts- und verkehrspolitischen Erwägungen in Zukunft auch auf ein mehr kommerzielles, geschäftsmäßiges Denken ausgerichtet sein muss. Begrenzungen und Monopolrechte öffentlicher oder privater Anbieter, z.B. für Lotsen-, Schlepp-, Festmach- oder Stauereidienste, müssen beseitigt werden;
2. hält die Klarstellung für zweckmäßig, dass die Richtlinie auch für typische Dienste in Häfen gilt, die, obwohl sie in Nähe von Flussmündungen liegen, als Seehäfen anerkannt werden sollten;
3. erachtet eine Präzisierung von Artikel 6 Absatz 5 insofern für angezeigt, als die Richtlinie die Mitgliedstaaten ausdrücklich auffordert, die Anwendung ihrer Sozialgesetzgebung zu gewährleisten;
4. ist der Ansicht, dass hinsichtlich der Begrenzungen der Zahl an Diensteanbietern (Artikel 7) die Effizienz, Transparenz und der freie Zugang zum Markt für Hafendienste dadurch gewährleistet werden kann, dass nicht die Einschränkungen aufgehoben, sondern den potenziellen Diensteanbietern der Marktzugang in der Weise garantiert wird, dass Ausschreibungen durchgeführt werden, die den einschlägigen Prinzipien des Gemeinschaftsrechts entsprechen.

Seines Erachtens könnte sich die Durchsetzung der Bestimmung, dass die zuständige Behörde mindestens zwei Diensteanbieter für jede Ladungskategorie zulassen darf, als schwierig und mit einigen Verkehrszweigen als unvereinbar erweisen. Denn dieser Bestimmung stehen nicht nur Gründe der verfügbaren Fläche oder Kapazität im Wege - aufgrund derer Einschränkungen der Dienstleistungen zulässig sind -, sondern auch Gründe der wirtschaftlichen Effizienz, des Marktumfangs und der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit der Unternehmen. Der Anwendungsbereich der technisch-nautischen Dienste ist auf die seewärtigen Zufahrten und auf Flüsse, die die Hafenzufahrt bilden, auszudehnen. Die Richtlinie muss darüber hinaus die Möglichkeit eröffnen, Dienste für Hafen- und Seelotsen bzw. Flusslotsen in Ausschreibungen miteinander verknüpfen zu können. Ferner sind die Probleme der Sicherheit im Zusammenhang mit der Einführung von Anforderungen für die technisch-nautischen Dienste (insbesondere in Bezug auf die Lotsen) aufmerksam zu prüfen, die zwar unter den allgemeinen Hafendiensten laufen, aber ganz besondere Charakteristika, auch hinsichtlich der Berufserfahrung, aufweisen. Im Interesse der Hafensicherheit sollte nach Ansicht des AdR die Selbstabfertigung aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen werden.

5. ist der Auffassung, dass die Richtlinie klarstellen sollte, ob sich die Einschränkungen aufgrund der verfügbaren Fläche oder Kapazität gemäß Artikel 7 auf einen realen Zustand oder auf Prognosen seitens der zuständigen Behörde beziehen müssen. Der Begriff "außergewöhnliche Umstände" ist anhand von Beispielen zu verdeutlichen, und "Ladungskategorie" muss präzisiert werden.

6. befürwortet, dass den Auswahlverfahren unbedingt transparente und objektive sowie verhältnismäßige, nicht diskriminierende und sachgerechte Kriterien zugrunde liegen müssen.

Hinsichtlich Artikel 8 Absatz 6 ist er ferner der Ansicht, dass das Prinzip der Nichtdiskriminierung gemäß Artikel 12 Absatz 4 und die Einspruchsmöglichkeiten laut Artikel 13 ausreichen könnten, damit die Mitgliedstaaten keine andere Behörde bestimmen, die mit dem fraglichen Auswahlverfahren betraut wird.

7. hält die maximale Geltungsdauer der Genehmigungen gemäß Artikel 9 für zu kurz, da die Fristen für Großinvestitionen seitens zugelassener Akteure nicht angemessen sind. Dies könnte zu einem Rückgang der Investitionstätigkeit führen, was wiederum der Effizienz des Hafensystems abträglich wäre.
8. erachtet es mit Blick auf das Subsidiaritätsprinzip für sinnvoll, dass die Richtlinie Tragweite und Grenzen der Selbstabfertigung (Artikel 11) festlegt und präzisiert, dass die Mitgliedstaaten für die Erteilung von Genehmigungen zur Selbstabfertigung dieselben restriktiven Vorschriften anwenden wie sie für die Diensteanbieter gelten.
9. hält es für angebracht, dass die Übergangsregelung nach Artikel 16 im Hinblick auf ihre etwaige Verlängerung unter Berücksichtigung der Auswirkungen dieser neuen Vorschriften überarbeitet wird.
10. Der Ausschuss der Regionen ist der Auffassung, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen für einen lautereren Wettbewerb zwischen und innerhalb der europäischen Häfen geschaffen werden müssen. Dies impliziert u.a. die Notwendigkeit der finanziellen Transparenz zwischen den Mitgliedstaaten, den öffentlichen Unternehmen und den Hafendiensteanbietern.

Der Ausschuss der Regionen befürwortet somit im Prinzip das Kommissionsdokument vorbehaltlich der obigen Bemerkungen.

3. Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die Formen der öffentlichen Finanzierung und Gebührenerhebung im Hafensektor der Gemeinschaft

Der Ausschuss der Regionen begrüßt dieses Arbeitsdokument. Seines Erachtens sollten jedoch einige Aspekte vertieft werden, die die Kommission anhand der Ergebnisse der Bestandsaufnahme nicht hinlänglich geklärt hat, bevor sie etwaige Rechtsvorschriften ausarbeitet.

Allgemeine Bemerkungen

Der Ausschuss der Regionen:

unterstützt die Maßnahmen zur Entwicklung der europäischen Häfen und des Seeverkehrs;

bewertet die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des Seeverkehrs, insbesondere des Kurzstreckenseeverkehrs, auch durch Vereinfachung der Verfahren insgesamt als positiv, da mit ihnen innerhalb der Europäischen Union die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems geschaffen werden, das auf Intermodalität und somit auf der Entwicklung des Seeverkehrs als brauchbare Alternative zum Landverkehr setzt.

Die damit einhergehenden Auswirkungen sind von großer Bedeutung für die Regionen und Gebietskörperschaften, die als Interessenvertreter ihrer Gemeinden der Umsetzung einer nachhaltigen Gesamtentwicklung verpflichtet sind;

empfiehlt die Erarbeitung weiterer Maßnahmen zur Angleichung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Schiffe, um die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs weiter zu steigern; dazu sollten in zunehmendem Maße auch die neuen Technologien für die Übertragung und Anerkennung der Dokumente eingesetzt und entsprechende Beihilfen für die Modernisierung des Seeverkehrssektors vorgesehen werden;

empfiehlt im Zusammenhang mit der Richtlinie zum Marktzugang für Hafendienste, dass die in der Stellungnahme zu den einzelnen Artikeln geforderten Präzisierungen vorgenommen und die vom Ausschuss vorgeschlagenen Änderungen angebracht werden.

Brüssel, den 20. September 2001

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Jos CHABERT

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 180 vom 26.06.2001, S. 85-93.

--

--

CdR 161/2001 fin (IT/FR) KK/DC-CD/el .../...

CdR 161/2001 fin (IT/FR) KK/DC-CD/el

CdR 161/2001 fin (IT/FR) KK/DC-CD/el .../...

CdR 161/2001 fin (IT/FR) KK/DC-CD/el .../...