

Vorlage für die 35. Sitzung des
Ausschusses für Integration, Bundes- und Europaangelegenheiten, internationale Kontakte
und Entwicklungszusammenarbeit der Bremischen Bürgerschaft
am 25. November 2014

TOP 8.2 Aktueller Stand zum Vorschlag der EU-KOM zum sogenannten „Hafepaket“

Vorbemerkung

Am 23. Mai 2013 hat die Europäische Kommission eine Mitteilung und einen Verordnungsvorschlag zur Zukunft der Hafenpolitik der EU vorgelegt. Der IBE-Ausschuss wurde hierüber in seiner 22. Sitzung am 13. Juni 2013 informiert.

Der Bundesrat hat im September 2013 zum Vorschlag der Kommission Stellung genommen (Beschluss 439/13). Der Bundesrat kritisiert die Grundannahme der Kommission, dass aufgrund von schwachem Wettbewerb und Marktmissbrauch keine effizienten Hafendienste angeboten werden. In diesem Zusammenhang wird vor allem die gewählte Rechtsform einer Verordnung als problematisch gesehen. Eine Verordnung gilt unmittelbar, während eine Richtlinie in nationales Recht überführt werden muss und somit die Vorschriften an die nationale Situation angepasst werden können. Der Verordnungsvorschlag der Kommission wird als Eingriff in das Eigentum und in die Unabhängigkeit der Häfen gewertet. Gerade die Ausführungen zu den Hafendiensten Ausbaggerung, Lotsendienste und Hafenauffangeinrichtungen (Entsorgung von Schiffsabfällen) stießen auf großen Widerstand.

Bis zur Europa-Wahl im Mai 2014 konnte keine Einigung über den KOM-Vorschlag mit Rat und Parlament erzielt werden. Der Verkehrsausschuss des Parlaments lehnte eine Abstimmung wegen noch offener Fragen und aus Zeitmangel ab. Während der Sommermonate wurde der Verordnungsvorschlag der Kommission unter der italienischen Ratspräsidentschaft überarbeitet und auf der Sitzung des Rates für Verkehr, Telekommunikation und Energie am 08. Oktober 2014 beschlossen. Die Kommission hat vorerst einen ersten Vorbehalt eingelegt, solange das Europäische Parlament noch nicht in erster Lesung abgestimmt hat.

Inhalte des vom Rat verabschiedeten Verordnungsvorschlags

Fast jeder Artikel der Verordnung wurde verändert. Die grundlegende Kritik des Bundesrates an der Rechtsform hat weiter Bestand. Eine Änderung der Rechtsform zu späterem Zeitpunkt erscheint sehr unwahrscheinlich.

Dem vom Bundesrat vorgebrachten Kritikpunkt zum Eingriff in die Eigentumsrechte von privaten Hafenträgern wurde Rechnung getragen, Miet- und Pachtverträge fallen nicht mehr in den Geltungsbereich der Verordnung.

Zu den weiteren Kritikpunkten im Einzelnen:

Marktzugang Hafendienste

Ausbaggerung

In der überarbeiteten Fassung wurde der Bereich der Ausbaggerung aus dem Geltungsbereich der Verordnung nicht - wie gefordert - ganz herausgenommen. Die Ausbaggerung fällt zwar nicht mehr in das Kapitel „Marktzugang“, aber weiterhin unter das Kapitel „Finanzielle Transparenz und Autonomie“ und unterliegt so besonderen Buchführungsvorschriften.

Die Herausnahme aus dem Kapitel „Marktzugang“ ist positiv zu bewerten. Zu den geforderten Buchführungsvorschriften ist anzumerken, dass im Rahmen der bestehenden Transparenzrichtlinie¹ hierzu Vorgaben gemacht werden. Es ist unklar, in welchem Verhältnis diese beiden Rechtsvorschriften stehen.

Lotsendienste

Ähnlich wie bei der Ausbaggerung ist eine Herausnahme aus dem Bereich „Marktzugang“ mittels einer nationalen Ausnahmeregelung möglich, die Transparenzvorschriften des dritten Verordnungskapitels gelten aber weiterhin. Aufgrund der bestehenden deutschen und bremischen Gesetze und Regelungen zu den Lotsenbrüderschaften werden hier keine Schwierigkeiten gesehen.

Hafenauffangeinrichtungen

Der Hafendienst „Hafenauffangeinrichtungen“ wurde zwar in der überarbeiteten Version in „Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ umbenannt, ansonsten ist inhaltlich keine Überarbeitung erfolgt, die der Kritik des Bundesrates bzw. der Bremer Position Rechnung trüge.

Ein möglicherweise problematischer Punkt (außerhalb der Bundesratsstellungnahme) ist in Artikel 7 zu sehen. Dieser Artikel regelt das Verfahren zur Auswahl der Hafendiensteanbieter im Fall einer zahlenmäßigen Begrenzung und enthält damit eine Art „kleines Vergaberecht“. Zum einen ist unklar, wie diese Regelung zu den Regelungen im Vergaberecht steht, zum anderen entstände hier deutlich mehr Aufwand bei Auftragsvergaben. Als Erfolg ist jedoch zu werten, dass die Bezüge zur Konzessionsrichtlinie² aus der Verordnung entfernt wurden.

Finanzielle Transparenz und allgemeine Bestimmungen

Hafeninfrastrukturentgelte

Die überarbeitete Fassung der Verordnung räumt bei der Festlegung der Hafeninfrastrukturentgelte ausreichend individuelle Gestaltungsmöglichkeiten ein und ist somit nicht länger problematisch. Der deutschen Kritik wurde damit Rechnung getragen.

¹ Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16.11.2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen

² Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2014 über die Konzessionsvergabe

Ebenfalls Rechnung getragen wurde der deutschen Kritik an den ursprünglich vorgesehenen zusätzlichen Gremien wie Hafennutzerausschuss und unabhängiges Aufsichtsorgan. Die neu gefassten Artikel sind aus dieser Sicht unproblematisch.

Die in Ziffer 7 des Bundesrats-Beschlusses artikulierte Befürchtung, dass die Kommission mit der vorgeschlagenen Verordnung auch verkehrslenkend in den bestehenden Markt eingreifen wird, hat jedoch nach wie vor Bestand.

Weiteres Verfahren

Das Europäische Parlament ist nun an der Reihe, sich mit dem Verordnungsentwurf zu befassen. MdEP Fleckenstein (HH, S+D) ist weiterhin Berichterstatter für den Verkehrsausschuss im Europäischen Parlament. Nach Aussage seines Büros wird sich der Ausschuss in diesem Jahr nicht mehr mit dem Verordnungsentwurf befassen. Von Bedeutung für das Parlament ist auch die weitere Entwicklung bei der Prüfung der Kommission zu den Hafeninfrastruktur-Finanzierungen. Laut Herrn Fleckenstein kann das eine nicht ohne das andere betrachtet werden.