

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009
KOM(2009) 10 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne
Grenzen**

{KOM(2009) 11 endgültig}

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Mitteilung und Aktionsplan zur Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Im Seeverkehr finden sehr komplizierte Verwaltungsverfahren Anwendung, auch wenn Schiffe nur zwischen EU-Häfen verkehren (innergemeinschaftlicher Seeverkehr) und die Fracht ausschließlich aus Waren besteht, die sich im zollrechtlich freien Verkehr befinden („Gemeinschaftswaren“). Dies führt dazu, dass die Einhaltung der Verwaltungsvorschriften bei der Beförderung von Waren im innergemeinschaftlichen Seeverkehr Kosten verursacht, die ihn für den Frachtverkehr im Binnenmarkt wenig interessant machen.

Diesen Verfahren liegen zahlreiche, weitgehend auf Gemeinschaftsebene geltende Rechtsvorschriften zugrunde, die Zoll- und Beförderungsvorschriften, Regelungen zur Tier- und Pflanzengesundheit und Formalitäten beim Ein- und Auslaufen von Schiffen in/aus Häfen umfassen; die meisten Beteiligten betrachten sie als eines der größten Hindernisse für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr.

Da es im Landverkehr ähnliche Verwaltungsverfahren nicht gibt, drängen viele Beteiligte auf entsprechende Maßnahmen im Seeverkehr.

Der Rat betonte in seinen Schlussfolgerungen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs vom 11. Dezember 2006, dass die Nutzung dieses Verkehrsträgers stärker gefördert werden muss und dazu die Verwaltungsverfahren vereinfacht werden müssen. Diese Forderung wurde in den Schlussfolgerungen des Rates zur Lissabonner Strategie vom 12. Februar 2007 wiederholt. Ende 2006 rief der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss erneut dazu auf, die Kontrollen im Seeverkehr an den Binnengrenzen abzuschaffen.

In ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch¹ kündigte die Kommission die Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen an. Auch in der Mitteilung über eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union² („Blaubuch“) wird die Notwendigkeit unterstrichen, die Nachteile des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu beseitigen. Dieses Konzept entspricht vollkommen der Strategie der Kommission zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften in der Europäischen Union.

¹ Mitteilung der Kommission: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006) 314).

² Mitteilung: Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union (KOM(2007) 575 vom 10.10.2007).

Weiter nahm die Kommission eine Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik³ an, in der es um andere als administrative Hemmnisse geht.

2. ZIEL DES EUROPÄISCHEN SEEVERKEHRSRAUMS OHNE GRENZEN

Der europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen ist ein Konzept, bei dem durch Abschaffung oder Vereinfachung der einschlägigen Verwaltungsverfahren der Binnenmarkt auf den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ausgeweitet wird, um diesen Verkehrsträger attraktiver, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen und den Umweltschutz stärker in den Vordergrund zu stellen.

Dazu schlägt die Kommission eine Reihe von Maßnahmen vor, die in dieser Mitteilung beschrieben werden.

3. DIE ROLLE DES KURZSTRECKENSEEVERKEHRS IN DER INTERMODALEN FRACHT-LOGISTIKKETTE

3.1. Der Kurzstreckenseeverkehr ist ein Beitrag zu nachhaltiger und sicherer Mobilität

Globalisierung und EU-Erweiterung haben in den letzten Jahrzehnten einen massiven Anstieg des Verkehrsaufkommens mit sich gebracht, der zu einer Überlastung der Verkehrswege, einem immer größeren Druck auf die Umwelt und der zunehmenden Vernachlässigung des Sicherheitsaspekts führt. Da die Prognosen erwarten lassen, dass der Beförderungsbedarf noch weiter zunehmen wird, sollten alle Verkehrsträger optimal genutzt werden, vor allem der Kurzstreckenseeverkehr, der den geographischen Gegebenheiten Europas und seiner langen, günstig gelegenen Küsten besonders gut entspricht.

Obwohl zweifellos noch weitere Verbesserungen möglich sind, kann der Kurzstreckenseeverkehr als der umweltfreundlichste Verkehrsträger gelten, mit vergleichsweise geringen externen Kosten und einer hohen Energieeffizienz.

Außerdem ist die Schifffahrt ein verhältnismäßig sicherer Verkehrsträger, bei dem die Infrastrukturkosten erheblich niedriger liegen als im Landverkehr.

Ein stärkerer Einsatz des Kurzstreckenseeverkehrs könnte der Gemeinschaft helfen, ihre im Kyoto-Folgeabkommen vereinbarten CO₂-Ziele zu erreichen.

3.2. Technische Möglichkeiten zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren

Der erste wichtige Schritt war hier die vorgeschriebene Ausrüstung der Schiffe mit Überwachungssystemen für den Schiffsverkehr.

Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG⁴ müssen fast alle Kategorien von Schiffen mit einem Automatischen Identifizierungssystem (AIS) ausgerüstet sein. An bestimmten

³ Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik (KOM (2007) 616 endg. vom 18. Oktober 2007).

geographischen Punkten wird der Verkehr durch Schiffsverkehrsdienste/Seeverkehrsmanagement- und -informationssysteme (VTS/VTMIS) überwacht, die vom AIS, von den Küstenradarstationen und aus dem Funkverkehr stammende Informationen nutzen.

Im Jahr 2006 übernahm die EU die Änderungen des SOLAS-Übereinkommens der IMO, nach der Schiffe über 300 BRT mit einem System für die Fernidentifizierung und -verfolgung (Long-Range Identification and Tracking - LRIT) ausgerüstet sein müssen, das ab Januar 2009 einsatzbereit ist.

Mit diesen Systemen wird eine solidere Grundlage für die Einführung fracht- und navigationsrelevanter elektronischer Systeme für den Seeverkehr geschaffen, durch die die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors erhöht wird und die alternative Lösungen für die derzeitigen Verwaltungskontrollen und Überprüfungen von Unterlagen bieten. In diesem Zusammenhang wird durch die Einführung eines integrierten Systems für die Beobachtung von Schiffsbewegungen die Überwachung des Schiffsverkehrs weiter verbessert.

4. BEWERTUNG MÖGLICHER MASSNAHMEN ZUM AUSBAU DES BINNENMARKTES FÜR DEN KURZSTRECKENSEEVERKEHR

4.1. Anhörung von interessierten Kreisen

Die Betroffenen konnten sich im Rahmen der im Juni 2006 eingeleiteten Konsultation zu einer integrierten Meerespolitik zu Fragen des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen äußern. Dazu wurde im Oktober 2007 eine Online-Konsultation zum europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen als Instrument zur Stärkung des Binnenmarktes für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr ins Netz gestellt.

Das Konzept war im Dezember 2007 den nationalen Anlaufstellen für den Kurzstreckenseeverkehr und im April 2008 den Leitern der Seeverkehrsverwaltungen vorgestellt und im März 2007 und April 2008 auf Seminaren präsentiert worden und erhielt rundum Zustimmung.

Im März 2007 und im April 2008 fanden in Brüssel beziehungsweise Antwerpen spezielle Workshops mit den Beteiligten statt und im Oktober 2007 wurde eine Referenzgruppe eingerichtet, der Experten aus der Industrie und aus der Verwaltung angehörten; diese Gruppe sollte Vorschläge unterbreiten und die Folgenabschätzung begleiten.

Bei der Konsultation der Betroffenen ergab sich eine Reihe von Themen, die nachstehend aufgegriffen werden.

⁴ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

4.2. In der Konsultation aufgezeigte Bereiche mit besonders großem Verwaltungsaufwand

Nach Ansicht der Beteiligten sind die im Seeverkehr geltenden Verwaltungsverfahren viel zu oft unnötig kompliziert, redundant und von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat oder Hafen zu Hafen unterschiedlich. Die beim Einlaufen in den/Auslaufen aus dem Hafen erforderlichen Abläufe werden verlangsamt, was die Kosten nach oben treibt, und es kommt zu Verspätungen bei den Lösch- und Ladevorgängen.

Die Seehäfen der Gemeinschaft sind Teil der Außengrenzen der EU, und für ein Schiff, das diese Häfen anläuft, sind bei Ankunft und Abfahrt zahlreiche Verwaltungsverfahren zu erledigen, die durch unterschiedliche gemeinschaftliche und internationale Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind; dazu gehören Zoll- und Steuervorschriften, Vorschriften in den Bereichen Grenzkontrollen, Handel, Statistik, Umwelt und Abfall, Pflanzengesundheit, Veterinärrecht und Gesundheitsschutz, Beförderung sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr (siehe die Liste in Anhang A der Folgenabschätzung). Diese Bestimmungen bestehen häufig unkoordiniert nebeneinander, was zu Verzögerungen, Überschneidungen und überhöhten Verwaltungskosten führen kann.

Die Hafen- oder Zollbehörden können bestimmen, dass mit den Lösch- und Ladevorgängen erst begonnen werden kann, wenn die Meldeformalitäten abgeschlossen sind. Aufgrund der Öffnungszeiten der Zollbüros in einigen Häfen kann es zu Verspätungen bei der Verarbeitung der Informationen kommen.

Die Interessengruppen berichteten über Probleme durch unterschiedliche Verfahren, je nachdem, wie der Betreiber im Ladehafen organisiert ist. Beispielsweise müssen in einigen Mitgliedstaaten bestimmte Zolldokumente im Original im Zollbüro abgegeben werden, das eventuell weit entfernt vom Kai liegt, und die Öffnungszeiten oder die Lage der Zollbüros können logistische Probleme verursachen. In einigen Häfen darf mit dem Löschen erst begonnen werden, wenn alle Formalitäten abgeschlossen sind, was bis zu einem halben Tag in Anspruch nehmen kann.

Abgesehen davon gibt es noch andere administrative Engpässe, die die Mitteilung aufgreift:

- Die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Seeweg unterliegt Beschränkungen und ist kostenträchtig und kompliziert, weil es Überschneidungen zwischen den Vorschriften der technischen Regelwerke gibt, so dass der Seeverkehr häufig keine Alternative ist und die Waren über Land befördert werden.
- Auch Sprachprobleme sind ein großes Hindernis, da einige Behörden in den Häfen Schiffsmanifeste und –zeugnisse in einer Fremdsprache zurückweisen.
- Die Lotsendienste können ein ernsthaftes Problem darstellen. Schiffe im Kurzstreckenseeverkehr laufen regelmäßig die gleichen Häfen an, und ihre Kapitäne sind mit den physischen Gegebenheiten vertraut. Häufig ist jedoch die Annahme eines Lotsen vorgeschrieben. In einigen Ländern kann zwar eine Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht (Pilotage

Exemption Certificate - PEC) beantragt werden, doch gibt es oft nationale Vorschriften, die die Erteilung einer solchen Genehmigung sehr erschweren.

- Elektronische Manifeste werden nicht in allen Häfen der EU akzeptiert. Nur in 55 % der Häfen werden elektronische Systeme zur Verarbeitung von schiffs- und frachtbezogenen Informationen genutzt, Vieles wird nach wie vor per Fax und Telefon erledigt.
- Nur wenige Mitgliedstaaten haben landesweit das „Ein-Schalter“-Konzept (eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungsvorgänge) eingeführt. Die Verknüpfung zwischen dem SafeSeaNet und den einzelnen Hafennetzen ist lückenhaft, Daten werden nur dann ausgetauscht, wenn die nationalen Behörden dies anfordern. Ein elektronischer Datenaustausch zwischen den Häfen besteht praktisch nicht.

Die aufgrund dieser Verwaltungsverfahren schätzungsweise entstehenden Kosten wurden einer genaueren Prüfung unterzogen (siehe Folgenabschätzung).

5. AKTIONSPLAN

Die Kommission schlägt eine Reihe von Maßnahmen vor, um den Binnenmarkt auf den Seeverkehr auszuweiten und einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu schaffen; dazu gehören Legislativmaßnahmen, Maßnahmen, die noch weiterer Vorbereitung bedürfen und zu einem späteren Zeitpunkt vorgeschlagen werden, und Empfehlungen an die Mitgliedstaaten. Der Bericht über die Folgenabschätzung, die in diesem Zusammenhang vorgenommen wurde, kann auf der Webseite der Europäischen Kommission eingesehen werden.

5.1. Kurzfristige Maßnahmen auf EU-Ebene

5.1.1. Vereinfachung der Zollförmlichkeiten für Schiffe, die ausschließlich zwischen europäischen Häfen verkehren

Zweck der Errichtung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen ist es, den Seeverkehr effizienter zu machen, indem administrative Formalitäten für Waren abgeschafft werden, die sich im zollrechtlich freien Verkehr befinden („Gemeinschaftswaren“): bei der Ankunft in einem EU-Hafen müssten Schiffe, die aus einem anderen EU-Hafen kommen und Gemeinschaftswaren befördern, den Gemeinschaftscharakter der Waren nicht mehr nachweisen. Dies wird ein weiterer wichtiger Schritt zur Vollendung des Binnenmarktes sein.

Anfang 2009 wird die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung mit den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften⁵ vorlegen; dabei soll die Regelung eingeführt werden, dass zwischen Gemeinschaftshäfen beförderte Waren zollrechtlich als Gemeinschaftswaren zu betrachten sind und der Gemeinschaftscharakter der Waren nicht mehr nachgewiesen werden muss.

⁵ Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 302 vom 19.10.1992, S. 1).

Dies gilt für Waren, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft an Bord eines Schiffs befördert wurden, dessen Herkunfts- und Bestimmungshafen bzw. etwaige Zwischenhäfen nicht außerhalb dieses Gebiets oder in einer Freizone des Kontrolltyps I (wie in den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften festgelegt) liegen, sofern die Beförderung mit einem einzigen, in einem Mitgliedstaat ausgestellten Beförderungspapier erfolgt. Nichtgemeinschaftswaren an Bord dieser Schiffe werden in das Versandverfahren übergeführt.

Die derzeit geltende Regelung, die auf Schiffe beschränkt ist, die zwischen Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft verkehren und über eine vorherige Bewilligung der Zollbehörden verfügen – sogenannte „zugelassene Linienverkehre“ – kann daher aufgehoben werden.

Die Kommission wird vorschlagen, dass die neue Regelung 2010 in Kraft treten sollte. Nach Ansicht der Kommission kann durch eine Änderung der Verordnung mit den Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften rasch eines der wichtigsten Ziele des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen erreicht werden, nämlich eine deutliche Reduzierung des Verwaltungsaufwands für den innergemeinschaftlichen Seeverkehr, die keine negativen Auswirkungen auf andere Kategorien des Seeverkehrs hat, bei denen Drittlandswaren befördert werden. Dies wird den Nutzen weiter vergrößern, den man sich hinsichtlich strafferer Verwaltungsverfahren im Verkehrssektor vom Modernisierten Zollkodex und von der elektronischen Zollabwicklung („E-Zoll“) verspricht.

5.1.2. *Leitlinien für die Beschleunigung der Dokumentenkontrollen für zwischen EU-Häfen beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse*

Für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere mit Gemeinschaftsursprung ist eine Dokumentenkontrolle vorgeschrieben, wenn sie in einem Hafen mit einer Grenzkontrollstelle entladen und im Rahmen eines Seeverkehrsdienstes befördert werden, der kein Liniendienst zwischen zwei Gemeinschaftshäfen ohne Zwischenhafen ist. Dadurch soll das Risiko ausgeschaltet werden, dass Drittlandswaren versehentlich oder mit betrügerischer Absicht als Gemeinschaftswaren gestellt werden und so die Gemeinschaft erheblichen Gefahren für die öffentliche Gesundheit und die Tiergesundheit ausgesetzt wird.

Durch konkrete Leitlinien wird die Gemeinschaft auf eine effektivere und schnelle Zollabfertigung tierischer und pflanzlicher Erzeugnisse im innergemeinschaftlichen Seeverkehr hinwirken, wie in der Richtlinie 89/662/EWG⁶ des Rates über veterinärrechtliche Kontrollen, der Richtlinie 90/425/EWG⁷ über veterinärrechtliche und tierzüchterische Kontrollen und der Richtlinie 2000/29/EG⁸ über Maßnahmen

⁶ Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt (ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13).

⁷ Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt (ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29).

⁸ Richtlinie 2000/29/EG des Rates vom 8. Mai 2000 über Maßnahmen zum Schutz der Gemeinschaft gegen die Einschleppung und Ausbreitung von Schadorganismen der Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse (ABl. L 169 vom 10.7.2000, S. 1).

zum Schutz von Pflanzen und Pflanzenerzeugnissen vorgesehen ist. Es gäbe durchaus Möglichkeiten für Synergien bei den Kontrollen, besonders bei den Dokumentenkontrollen, die vorgeschrieben sind, bevor solche Waren in einem Gemeinschaftshafen abgefertigt werden dürfen. Viele Beteiligte haben auf Überschneidungen bei diesen Kontrollen hingewiesen, die zu Verzögerungen und höheren Kosten bei der Abfertigung führen. Weiter gibt es Hinweise darauf, dass die bewährten Verfahren einiger Häfen Möglichkeiten für effektivere Kontrollen bieten, ohne Abstriche an der Sicherheit zu machen. Diese bewährten Verfahren werden in die Leitlinien für die Verfahren aufgenommen, die für im Seeverkehr beförderte tierische und pflanzliche Erzeugnisse gelten. In diesen Leitlinien wird unter anderem geklärt, welche Verfahren für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere mit Gemeinschaftsursprung Anwendung finden, wenn das Schiff in einem Hafen mit einer Grenzkontrollstelle anlegt, und welche Verfahren im Falle von tierischen Erzeugnissen und lebenden Tieren gelten, die ihren Ursprung in einem Drittland haben. Sie werden auch darauf eingehen, wie Waren im Versandverfahren, umgeladene Waren und direkt eingeführte Waren zu behandeln sind. Sie werden das Konzept des Liniendienstes klären und so einen gemeinsamen Ansatz erleichtern, und den Einsatz der elektronischen Datenübermittlung sowie eine effektivere Koordination mit den Zollbehörden anregen.

Die Kommission wird sofort Gespräche mit den Mitgliedstaaten aufnehmen, um noch im Jahr 2009 zu einer Einigung zu diesen Leitlinien zu kommen. Falls erforderlich könnten auch bei der laufenden Überarbeitung der Einfuhrregelung der Gemeinschaft für tierische Erzeugnisse und lebende Tiere Änderungen vorgesehen werden.

5.1.3. Rationalisierung der Dokumente, die aufgrund unterschiedlicher Regelwerke vorzulegen sind

Als weitere Maßnahme zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren soll die Verwendung der harmonisierten IMO/FAL-Formulare geklärt werden; dazu wird dem Europäischen Parlament und dem Rat ein Vorschlag für eine Richtlinie vorgelegt, die die Richtlinie 2002/6/EG über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft⁹ ersetzt. Nach diesem Vorschlag sollen der Einsatz elektronischer Datenübermittlungssysteme für den Datenaustausch vorgeschrieben und Papierdokumente bis spätestens 2013 abgeschafft werden. Auf diese Weise wird der Weg geebnet für die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle („Ein-Schalter“-Konzept), über die alle Verwaltungsverfahren zwischen den verschiedenen Stellen durch elektronische Datenübermittlung in koordinierter Weise abgewickelt werden können.

Darüber hinaus werden Überschneidungen mit den Richtlinien 95/21/EG¹⁰, 2000/59/EG¹¹ und 2002/59/EG sowie mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004¹²

⁹ Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (ABl. L 67 vom 9.3.2002, S. 31).

¹⁰ Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord

ausgemerzt, wobei die Information weiterhin erfasst werden, jedoch in standardisierter Form. Diese Maßnahme wird sich positiv auswirken, da durch die Einrichtung einer Struktur, in der die Betreiber oder Agenten die Formalitäten nur einmal erledigen müssen, die Verwaltungsverfahren beschleunigt werden.

5.2. Mittelfristige Maßnahmen auf EU-Ebene

Über diese kurzfristigen Maßnahmen hinaus wird die Kommission 2009 gemeinsam mit den Beteiligten mit der Ausarbeitung der nachstehend beschriebenen unterstützenden Maßnahmen beginnen, um 2010 Lösungen vorlegen zu können.

5.2.1. Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, aber einen Zwischenhafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen

Mittelfristig hat die Kommission für Schiffe, die einen Hafen in einem Drittland oder in einer Freizone anlaufen, bereits Erleichterungen im Kurzstreckenseeverkehr und durch die Meeresautobahnen vorgesehen; dazu wurden im Rahmen des Modernisierten Zollkodex elektronische Verfahren zur Identifizierung von Gemeinschaftswaren entwickelt, die auf diesen Schiffen befördert werden, und eine einzige Anlaufstelle eingeführt. Damit wird die Kommission die Kosten für Betreiber weiter senken, die Gemeinschaftswaren in die Gemeinschaft bringen.

5.2.2. Verbesserte elektronische Datenübermittlung

In dem ihrem Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2006 beiliegenden Aktionsplan hat die Kommission angekündigt, dass sie Maßnahmen für die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr vorschlagen werde. Die Richtlinie 2002/59/EG bildet die Rechtsgrundlage für die Vereinheitlichung der Überwachungs- und Informationssysteme und die gemeinsame Nutzung von Daten durch die Mitgliedstaaten; unabhängig von diesen Vorgaben bestehen in der Europäischen Union bereits mehrere Hafeninformationssysteme oder werden in Kürze eingerichtet. Jedes von ihnen erfüllt einen anderen Zweck.

Darüber hinaus gibt es verschiedene Netze, über die die Mitgliedstaaten Informationen über den Schiffsverkehr austauschen. Diese Systeme einschließlich des SafeSeaNet müssen also europaweit integriert werden. Durch die Integration der verschiedenen maritimen Überwachungssysteme wird die Überwachung von Schiffen und Schiffsverkehr deutlich verbessert.

Dadurch werden die Verwaltungsverfahren für in/aus Häfen ein-/auslaufende Schiffe sowie die Zollverfahren vereinfacht. Besonders die Zollbehörden sollten diese elektronischen Systeme für den Seeverkehr nutzen, und diese sollten

von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1).

¹¹ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

¹² Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).

uneingeschränkt kompatibel mit den durch die Entscheidung Nr. 70/2008/EG¹³ eingeführten E-Zoll-Systemen sein.

Durch die Entwicklung eines Systems für die nahtlose Bearbeitung des Beförderungspapiers, wie es im E-Fracht-Projekt der Kommission angestrebt wird, wird langfristig die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs auf mehr Tür-zu-Tür-Strecken deutlich gesteigert.

5.2.3. *Eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten („Ein-Schalter“-Konzept)*

Die Kommission bereitet Maßnahmen zur Einrichtung „nationaler einziger Anlaufstellen“ vor. Eine „einzige Anlaufstelle“ ist ein System, das es einem Beteiligten ermöglicht, seine Angaben bei einer einzigen Stelle zu machen und damit allen seinen Pflichten in Bezug auf Einfuhr- oder Ausfuhrformalitäten nachzukommen.

Derzeit müssen die Verantwortlichen eines Schiffs mehrere Stellen in einem Hafen kontaktieren, um alle Verwaltungsverfahren zu erledigen. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Kosten, die Schnelligkeit des Güterumschlags und die Verlässlichkeit des Systems insgesamt. Die Einrichtung eines einzigen „Schalters“, an dem alle Formalitäten erledigt werden können, wird viele Vorteile bringen. Die Verwaltungformalitäten werden auf elektronischem Weg oder zwischen den verschiedenen Stellen koordiniert abgewickelt.

Ein erster Erfolg wurde mit der Entscheidung Nr. 70/2008/EG erreicht, durch die eine einzige Anlaufstelle für alle Formalitäten der Güterabfertigung eingeführt wurde. Entsprechende Durchführungsmaßnahmen und Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass alle von den Hafenbehörden benötigten Angaben einmal gemacht werden, werden in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Beteiligten entwickelt.

Gleichzeitig wird die Maßnahme im Hinblick auf die elektronische Datenübermittlung wirksam, nach der der Informationsaustausch zwischen Schiffen und Behörden soweit wie möglich auf elektronischem Wege erfolgen soll.

5.2.4. *Vereinfachung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr*

Die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sind im Seeverkehr strenger als im Straßenverkehr. Der IMDG-Code¹⁴ und die Richtlinie 2002/59/EG enthalten einschlägige Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, für die ein gesondertes Verfahren mit frühzeitigen vorherigen Meldungen und Erklärungen vorgesehen ist; dieses Verfahren ist sehr viel strenger als die Bestimmungen, die für den Straßenverkehr gelten.

Hier könnte ein Lösungsansatz sein, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter durch RoRo-Schiffe zu vereinfachen, wenn sie Lastkraftwagen

¹³ Entscheidung Nr. 70/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2008 über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel.

¹⁴ Der Internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG), der 1960 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation verabschiedet wurde.

befördern, die die Bestimmungen der Richtlinie 94/55/EG¹⁵ des Rates oder des ADR-Übereinkommens¹⁶ erfüllen.

Wurde eine Genehmigung erteilt, brauchen die komplexen Verfahren, die im IMDG-Code und in nationalen Vorschriften vorgesehen sind, nicht mehr im Einzelnen eingehalten werden. Die Seebehörden sollten ADR-Genehmigungen für Lastkraftwagen anerkennen.

Die allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung, Unterbringung und Trennung gefährlicher Güter würden gemäß dem IMDG-Code weiter Anwendung finden, doch sollten entsprechend dem ADR-Übereinkommen einige Abweichungen hinsichtlich der Arten und Mengen gefährlicher Güter an Bord zugelassen werden.

Die Kommission wird die Beteiligten aller Verkehrsträger konsultieren, die sich mit der Beförderung gefährlicher Güter befassen, um einen Vorschlag für einheitliche vereinfachte Vorschriften auszuarbeiten oder die Mitgliedstaaten zur Verabschiedung regionaler Vereinbarungen ähnlich dem Memorandum of Understanding aufzufordern, das Anrainerstaaten der Ostsee bereits beschlossen haben. Durch die vorgeschlagene Vereinfachung wird das Niveau der Sicherheit und der Gefahrenabwehr nicht beeinträchtigt.

5.3. Empfehlungen an die Mitgliedstaaten

5.3.1. Koordinierung administrativer Inspektionen im Interesse kürzerer Umlaufzeiten

Weiter soll dafür gesorgt werden, wenn möglich „koordinierte Inspektionen“ durchzuführen, bei denen alle Behörden, die während der Liegezeit des Schiffs im Hafen für eine Inspektion an Bord gehen müssen (z.B. für Gesundheits-, Sicherheits-, Umweltschutz-, tierärztliche und pflanzengesundheitliche Kontrollen) dies koordiniert und gleichzeitig tun. Auf diese Weise können Zeitaufwand und Umlaufzeiten der Schiffe verkürzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verwaltungen in den Häfen auffordern, ihre Inspektionen gemeinsam zu planen, damit die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Kurzstreckenseeverkehr verringert werden, ohne dass die Qualität der Inspektionen leidet.

5.3.2. Erleichterung der Kommunikation zwischen den Verwaltungen

Nationale Sprachvorschriften sind häufig ein Hindernis für die Entwicklung eines Kurzstreckenseeverkehrsnetzes. In einigen Bereichen wurden die Kommunikationsprobleme überwunden, indem man sich auf die Verwendung einer gemeinsamen in einem Nachbarland gesprochenen Sprache oder der englischen Sprache einigte.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Möglichkeit zu prüfen, ob eine vereinbarte Sprache oder Englisch als zweite Sprache für alle Verwaltungsdokumente und –verfahren im Seeverkehr verwendet werden können.

¹⁵ Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. L 319 vom 12.12.1994).

¹⁶ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vom 30. September 1957.

Die Vorschriften des Kapitels V Regel 14 Nummer 4 des SOLAS-Übereinkommens (gemäß der Richtlinie 2001/25/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten) sollten durchgesetzt werden, da die Mitgliedstaaten Vertragsparteien des SOLAS-Übereinkommens sind. In der Praxis würde dies bedeuten, dass eine angemessene Kommunikation zwischen dem im Hafen tätigen Personal (Zollbehörden, Hafenbehörden, Inspektoren der Gesundheitsbehörden usw.) und der Schiffsbesatzung in einer gemeinsamen Sprache erfolgt.

5.3.3. *Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht*

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, einen Rechtsrahmen zu schaffen, der Ausnahmen von der Lotsenannahmepflicht erleichtert.

In diesem Rechtsrahmen sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, dass auch Kapitäne, die die Landessprache nicht beherrschen, von der Lotsenannahmepflicht befreit werden können. Dazu müssten die geltenden Vorschriften so vereinfacht werden, dass der Antrag auf Befreiung von der Lotsenannahmepflicht für die Betreiber von Liniendiensten erheblich vereinfacht wird.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Befreiung sollten vertretbar sein und keine protektionistischen Elemente enthalten. Bei einer Änderung der Merkmale des Dienstes sollte der Kapitän nicht gezwungen sein, mit dem Antrag auf Befreiung von der Lotsenannahmepflicht im Einzelnen Qualifikations- und Prüfnachweise vorzulegen.

Durch diese Maßnahme könnten die Kosten für die Betreiber des Kurzstreckenseeverkehrs gesenkt und die Umlaufzeiten der Schiffe im Hafen verkürzt werden. Die Umsetzung dieser Empfehlung erfordert ein Tätigwerden auf nationaler Ebene, das zwischen den nationalen Behörden koordiniert wird.

5.3.4. *Rationalisierung des Verkehrsflusses und Platzangebots in den Häfen*

Eine weitere empfohlene Maßnahme ist die physische Trennung zwischen Hafenbereichen für den Kurzstreckenseeverkehr mit Containerschiffen und Hafenbereichen für den RoRo-Kurzstreckenseeverkehr. Dadurch könnten ein rationales Management des Verkehrsflusses im Hafen und kürzere Umlaufzeiten der Schiffe erreicht werden.

Möglicherweise würden höhere Infrastrukturkosten entstehen, die sich jedoch auszahlen würden. Insbesondere kann diese Maßnahme eine Lösung für das Problem darstellen, dass Hochseeschiffen immer Vorrang gewährt wird, und ermöglicht den im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzten Schiffen optimierte und schnellere Abfertigungszeiten.

6. WEITERE MAßNAHMEN

6.1. Ein Mechanismus für eine bessere allgemeine Koordinierung von Verwaltungsdiensten auf allen Ebenen

Als eine der wichtigsten Ursachen für ungerechtfertigte Kosten in der Schifffahrt und für ineffizientes Vorgehen wurden unzureichende Koordinierung auf der

operationellen Ebene zwischen den verschiedenen Verwaltungsdiensten und Akteuren im Hafen (z.B. Hafenbehörde, Terminalbetreiber, Zollamt, für die Durchführung von Gesundheitskontrollen und tierärztlichen und pflanzengesundheitlichen Kontrollen zuständige Dienste, Schiffsagenten, Kapitäne) sowie auf nationaler und internationaler Ebene genannt.

Die Mitgliedstaaten sollten die lokalen Behörden dazu auffordern, die operationelle Koordinierung zu verbessern, indem sie dafür sorgen, dass die Abfolge der Schritte im Verwaltungsverfahren nicht zu unnötigen Verzögerungen führt.

Dieser Plan sollte alle Beteiligten einbeziehen, Ziele für den Abbau des Verwaltungsaufwands im Kurzstreckenseeverkehr festlegen und die erforderlichen Ausbildungsmaßnahmen für eine einheitliche Kommunikation und den Einsatz fortschrittlicher Instrumente vorsehen.

Auf europäischer Ebene sollte die Gruppe der Anlaufstellen für den Kurzstreckenseeverkehr¹⁷ auf die notwendige Verbindung zwischen den Mitgliedstaaten und den Häfen hinweisen, über fortbestehende Probleme berichten und Lösungsmöglichkeiten vorschlagen. Die Kommission sollte auf die erforderliche Kooperation und den Informationsfluss zwischen ihren Expertengremien zu speziellen Themen (Verkehr, Umwelt, Zoll, Grenzkontrollen, Gesundheit, ...) hinwirken.

6.2. Überwachung und Berichterstattung

Die kurzfristigen Maßnahmen könnten 2010 eingeleitet sein, die mittelfristigen 2013. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf die modale Verlagerung dürfte im Jahr nach der Durchführung messbar sein.

Die Kommission wird die bei der Errichtung des europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen erzielten Fortschritte überwachen, alle in der Durchführungsphase auftretenden Probleme prüfen und gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen vorsehen.

Sie wird einen Bericht über die in dieser Mitteilung beschriebenen Maßnahmen, in dem u.a. auf die Berichte der Mitgliedstaaten über das Inkrafttreten der Rechtsinstrumente und die Durchführung der anderen in dieser Mitteilung empfohlenen Maßnahmen eingegangen wird, in ihren für 2012 geplanten regelmäßigen Bericht über den Kurzstreckenseeverkehr aufnehmen.

¹⁷ Gruppe der Anlaufstellen für Kurzstreckenseeverkehr und Meeresautobahnen. Diese Gruppe wurde von der Europäischen Kommission eingerichtet und umfasst Experten aus den Mitgliedstaaten und den Beitrittsländern, Vertreter der nationalen Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr und des Forums der maritimen Wirtschaft.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Durch die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen möchte die Kommission die größten administrativen Hindernisse für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs beseitigen und so die Leistungsfähigkeit des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs deutlich erhöhen. Dieser Verkehrsträger kann, wenn seine Wettbewerbsposition gegenüber dem Straßenverkehr gestärkt wird, einen großen Beitrag zur Erfüllung der umweltpolitischen Verpflichtungen der EU und zur Lösung ihrer Energieprobleme leisten. Das Konzept ist Teil einer breit angelegten Strategie, die über das Programm „Marco Polo“ und die TEN-V-Projekte das Projekt der Meeresautobahnen und neue Dienste im Kurzstreckenseeverkehr umfasst sowie transparentere Hafengebühren, effiziente Anbindung des Hafenhinterlandes über Schiene und Binnenwasserstraßen und weniger Auswirkungen von Häfen und Schiffen auf die Umwelt vorsieht. Der Kurzstreckenseeverkehr kann außerdem dazu beitragen, das in der EU vorhandene umfangreiche seemännische Know-how zu erhalten und die Position der Union als Schlüsselfigur in der Globalisierung der Wirtschaft zu verteidigen.