

## Erste Bemerkungen des ZDS zum Verordnungsvorschlag zur künftigen EU-Seehafenpolitik

Vorbehaltlich einer ausführlichen Stellungnahme des ZDS zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen (siehe ZDS-Monitor Nr. 31/13 vom 23. Mai 2013) möchten wir hierzu bereits jetzt folgendes bemerken:

1. Der Verordnungsvorschlag wird vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Der behutsame Ansatz der Kommission, dort anzusetzen, wo Nachholbedarf besteht, ist vernünftig. Die Kommission hat erkannt, dass alles übergreifende Regelungen zur Lösung von Problemen weniger einzelner Seehäfen nicht sinnvoll sind. Die Kommission beabsichtigt damit nicht, tief in das Hafengeschehen einzugreifen.
2. Wir begrüßen, dass das Kapitel über den Marktzugang (Art. 3 bis 11) und die Übergangsmaßnahmen für Hafendiensteverträge (Art. 24) nicht für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste gelten sollen (siehe Art. 11). Marktergebnisse, Marktstruktur und Marktverhalten erfordern in diesem Bereich keine Regelungen. Marktzugangsregelungen für Umschlagdienste würden vielmehr Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und die Leistungsfähigkeit der europäischen Hafenwirtschaft beeinträchtigen. Die Kommission befolgt damit den Grundsatz: Wenn es nicht notwendig ist, gesetzliche Regelungen zu erlassen, dann ist es notwendig, diese nicht zu entwickeln (Montesquieu).

Außerdem basiert der Verordnungsvorschlag auf dem Richtlinienvorschlag über die Konzessionsvergabe, der auch Hafenumschlagdienste einbezieht, dabei allerdings klarstellt, dass reine Miet- und Pachtverträge keine Konzessionen sind.

3. Zudem begrüßen wir, dass die vorgesehene Verordnung nicht die Anwendung sozial- und arbeitsrechtlicher Vorschriften der Mitgliedstaaten berühren soll (Art. 10). Hafenarbeit ist Gegenstand des Sozialen Dialogs zwischen Vertretern der Hafenarbeitgeberverbände und Vertretern der Gewerkschaften der Hafenarbeiter auf EU-Ebene, der am 19. Juni 2013 seine Arbeit aufnehmen wird. Soziale Aspekte der Hafenarbeit wie auch Training und Qualifizierung sollen in diesem Rahmen erörtert werden.
4. Sollten die vorgesehenen Regelungen über die finanzielle Transparenz der Hafendienstentgelte jedoch auch Umschlagentgelte in den Seehäfen betreffen (siehe Art. 13 Abs.1), so ist dies nicht akzeptabel. Die Transparenzregelungen sollten sich ausschließlich auf Hafengebühren beziehen, d.h. auf behördlich festgesetzte Tarife und nicht auf Preise privater Unternehmen, die sich marktwirtschaftlich nach Angebot und Nachfrage bilden.
5. Bei der vorgesehenen Bereitstellung von Angaben über die finanziellen Beziehungen zwischen Behörden und dem Leitungsorgan des Hafens gegenüber der Kommission (siehe Art.12 Abs.5) sollte klargestellt werden, dass öffentliche Mittel zur Errichtung der allgemeinen Hafeninfrastruktur außerhalb der Betrachtung der Kommission bleiben müssen. Die voraussichtlich für Ende des Jahres vorgesehenen Beihilfeleitlinien sollten klarstellen, dass Investitionen in die allgemeine Hafeninfrastruktur eine öffentliche

Aufgabe sind und nicht als unzulässige staatliche Beihilfen angesehen werden dürfen.

Der ZDS wird zu dem Verordnungsvorschlag im Einzelnen noch ausführlich Stellung nehmen und sich am weiteren Rechtssetzungsverfahren beteiligen.