

Eckpunktepapier der IHK NORD über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package II) (22. Februar 2005)

Grundsätzliche Anmerkungen:

Für den inner- und außergemeinschaftlichen Handel haben die europäischen Seehäfen eine Schlüsselfunktion. Durch die anhaltend hohen Wachstumsraten insbesondere im interkontinentalen Containerverkehr sowie die verkehrspolitischen Bemühungen, Landtransporte soweit möglich auf den Seeweg zu verlagern, wird sich ihre Bedeutung noch verstärken. Effizient arbeitende Häfen liegen deshalb im Gesamtinteresse der europäischen Wirtschaft.

Eine hohe Dienstleistungsqualität und deren effiziente Erbringung ist nachhaltig nur auf Basis von Wettbewerb sicherzustellen, und zwar zwischen den europäischen Seehäfen ebenso wie innerhalb der Seehäfen in allen Dienstleistungssegmenten. Deshalb sind die durch die Europäische Kommission verfolgten Ziele zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität grundsätzlich zu begrüßen. Die von der Kommission vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen sind jedoch bezüglich des Wettbewerbs innerhalb der Häfen von einer praxisfernen Vorstellung der relevanten Märkte geprägt. Sie sind deshalb wenig geeignet, die beabsichtigten Ziele (Verbesserung der Qualität der für die Hafennutzer erbrachten Dienstleistungen, Erhöhung der Effizienz und Flexibilität der Hafendiensteleistungen usw.) zu erreichen und zudem mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden. Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag hält daher eine umfassende Überarbeitung auf Basis folgender Eckpunkte für unverzichtbar.

Anmerkungen zu einzelnen Punkten:

- **Wettbewerb im Bereich der ladungsbezogenen Dienstleistungen:** Der Wettbewerb im ladungsbezogenen Bereich ist in einer ganzen Zahl europäischer Häfen bereits realisiert. Darüber hinaus ist der hafenubergreifende Wettbewerb insbesondere in der Nord-Range und damit auch unter den deutschen Nordseehäfen sehr ausgeprägt. Der relevante Markt für ladungsbezogene Hafendiensteleistungen umfasst hier regelmäßig mehrere Häfen, die im Wettbewerb um dieselben Reeder, die gleiche Ladung und dasselbe Hinterland stehen. Die ladungsbezogenen Dienste (Umschlagsabfertigung) weisen einen besonders hohen Investitions- und Flächenbedarf auf, der sehr langfristige Planungen erfordert. Die Richtlinie sollte daher in diesem Dienstleistungssegment nur zur Anwendung kommen, wenn im relevanten Markt nur ein Anbieter tätig ist und damit für Reeder und Verloader keine alternativen Hafenstandorte vorhanden sind. Dabei sind die Kriterien für die Auswahl des Dienstansbieters so zu gestalten, dass eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität aus Sicht der Hafenkunden (Beitrag zur Kostensenkung; Erhöhung der Effizienz und Flexibilität der Hafendiensteleistungen usw.) sichergestellt wird. Bei der Vergabe neu geschaffener Hafenflächen, bei denen die Infrastruktur durch die öffentliche Hand ganz oder teilweise finanziert wird, ist auf Basis der bereits bestehenden Beihilfevorschriften der EU grundsätzlich eine Ausschreibung vorzunehmen; einer gesonderten Regelung im Rahmen des vorgelegten Richtlinienvorschlags bedarf es daher nicht.
- **Geltungsdauer der Genehmigungen:** Der Entwurf sieht Geltungsdauern für die Genehmigungen in Abhängigkeit vom Investitionsvolumen von 8, 12 oder 30 Jahren (ohne

Verlängerungsoption) vor. Diese verkürzten Konzessionslaufzeiten führen dazu, dass sich Investitionen in kürzerer Zeit amortisieren müssen und damit Investitionshemmnisse bzw. höhere Umschlagsentgelte entstehen. Die Geltungsdauern des Vermittlungsergebnisses sollten daher beibehalten werden (10/ 15/ 36 Jahre + Verlängerungsoption).

- **Ausgleichszahlungen für bestehende Diensteanbieter:** Es liegt im Interesse der Hafenkunden, dass die Hafenunternehmen unabhängig von der Restlaufzeit ihrer Genehmigungen kontinuierlich in die Modernisierung ihrer Anlagen investieren. Dies erfordert angemessene Entschädigungszahlungen gemäß dem Unternehmenswert für den Fall, dass der bisherige Anbieter nach Ablauf seiner Genehmigungsdauer keine neue Genehmigung erhält. Die im Entwurf vorgesehenen Entschädigungszahlungen beziehen sich jedoch nur auf Genehmigungen, die vorzeitig enden. Generelle Entschädigungsregelungen sind aber zwingend erforderlich, um keine „disincentives to invest“ insbesondere in den letzten Jahren der Laufzeit einer Genehmigung zu generieren. Ohne entsprechende Ausgleichszahlungen würde das Ziel einer Verbesserung der Dienstleistungsqualität nicht erreicht, für deren Ermittlung sind von der Kommission objektive Maßstäbe vorzugeben.
- **Übergangsfristen:** Der Entwurf sieht vor, dass spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie bestehende Genehmigungen ausgeschrieben werden müssen. Damit wird für bestehende Miet- und Pachtverträge kein angemessener Bestandsschutz gewährt. Hierfür muss eine Lösung gefunden werden, die den Belangen des Wettbewerbs und den Bedürfnissen der derzeitigen Betreiber gleichermaßen gerecht wird. Private Eigentumsrechte an Hafenumflächen müssen von der Richtlinie ausgenommen werden.
- **Finanzielle Transparenz:** Der Entwurf fordert die Offenlegung der finanziellen Beziehungen zwischen Anbietern von Hafendiensten und staatlichen Stellen. Spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Marktzugangsrichtlinie beabsichtigt die Kommission die Erstellung einer Richtlinie für gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen. Regelungen, die zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Seehäfen führen und zu einer besseren Transparenz der finanziellen Verflechtungen zwischen Hafendienstleistern und staatlichen Stellen beitragen, sind uneingeschränkt zu begrüßen.
- **Selbstabfertigung:** Der Entwurf sieht vor, Selbstabfertigung durch Bord- und Landpersonal der Schifffahrtsunternehmen zuzulassen. Schiffsbesatzungen sollte das Recht auf Selbstabfertigung eingeräumt werden, sofern es sich um Linienverkehre im Kurzstreckenseeverkehr oder um Hochgeschwindigkeitsseeverkehre handelt. Eine darüber hinausgehende Abfertigungsmöglichkeit durch Landpersonal der Reedereien würde das von der Kommission eingeforderte Ausschreibungssystem unterlaufen und ist abzulehnen.
- **Lotsendienste:** Lotsendienste in den Häfen und den seewärtigen Zufahrten sind kommerzielle Dienstleistungen, deren Charakter keine Sonderregelung erfordert; die besonderen Anforderungen an die Qualität dieser Dienstleistungen kann die Hafenbehörde im Rahmen der jeweiligen Zulassungsverfahren regeln. Das Wettbewerbsgebot der Richtlinie ist uneingeschränkt auch auf den Bereich der Lotsendienste anzuwenden. Sofern nicht mehrere Dienstleister in einem Revier tätig sind, ist die uneingeschränkte Ausschreibungspflicht gemäß Artikel 8 vorzusehen.
- **Geltungsbereich:** Der räumliche Geltungsbereich der Richtlinie ist auf die Zugangswasserstraßen auszudehnen. Ebenso sind die für die Seeschifffahrt zugänglichen Flüsse und Kanäle in die Richtlinie aufzunehmen, auch sofern sie keine ausschließliche Hafenzufahrt sind.