KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.1.2009
SEK(2009) 47

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG

Bericht über die Folgenabschätzung für verschiedene Optionen zur Vereinfachung/Reduzierung/Abschaffung von Verwaltungsverfahren im Kurzstreckenseeverkehr und für die Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

{KOM(2009) 11 endgültig}
{SEK(209) 46}

Die rasche Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der Straße und die dadurch verursachten Verkehrsengpässe, Unfälle und Belastungen der Umwelt stellen die größten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Probleme dar, für die die Strategie zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs eine Lösung finden soll. Europa braucht ein effizientes ko-modales Verkehrssystem, in dem die Vorteile aller Verkehrsträger gebündelt werden, um, wie es in der Lissabonn-Agenda und der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch gefordert wird, seine Wettbewerbsfähigkeit und seinen Wohlstand aufrechtzuerhalten und zu vergrößern.

Komplexe Verwaltungsverfahren sind ein Hindernis für die schnelle Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs. Sie haben negative wirtschaftliche Auswirkungen, zu denen insbesondere die Entstehung von Kosten durch Verzögerungen in den Verwaltungsabläufen, häufige oder regelmäßige Kontrollen und der Zeitaufwand für die Vorbereitung von Dokumenten und Verfahren gehören. Solche komplizierten Verfahren schmälern auch die Attraktivität dieses Verkehrsträgers und führen dazu, dass der Kurzstreckenseeverkehr nicht in vollem Umfang zur Effizienz und Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrssystems beitragen kann.

Während die Hindernisse im Landverkehr endlich beseitigt wurden, ist der Binnenmarkt in der gesamten Europäischen Union bisher für den Kurzstreckenseeverkehr noch nicht vollendet.

Im Rahmen ihres Konzepts eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen haben die Dienststellen der Kommission die Verfahren der Dokumentenbearbeitung und Verwaltungsverfahren im Kurzstreckenseeverkehr daraufhin geprüft, inwieweit sie in Bezug auf den Verkehr zwischen zwei EU-Häfen vereinfacht, reduziert oder, wenn möglich, ganz abgeschafft werden können.

Insbesondere wurden folgende Verfahren untersucht:

- Zollverfahren (einschließlich vereinfachter Verfahren),
- Schiffsmeldeverfahren,
- Tierärztliche und pflanzengesundheitliche Kontrollen,
- Beförderung gefährlicher Güter.

Darüber hinaus wurden folgende unterstützende Maßnahmen betrachtet:

- elektronische Übermittlung von Verwaltungsdaten,
- eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungsformalitäten,
- eine einzige Anlaufstelle für Kontrollen,
- Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht,
- Verwendung einer alternativen Sprache für Verwaltungszwecke,
- spezielle Bereiche für den Kurzstreckenseeverkehr in den Häfen.

Folgende Strategieoptionen wurden geprüft:

– Status quo als Ausgangsszenario;

– Vereinfachung einzelner Verwaltungsformalitäten von Fall zu Fall,

– Ein Paket koordinierter Maßnahmen zur Vereinfachung, Reduzierung und, wo immer möglich, Abschaffung der Formalitäten für Schiffe, die zwischen EU-Häfen verkehren, entsprechend der Regelung des Binnenmarkts im Landverkehr.

Die Folgenabschätzung dieser Optionen erfolgte auf der Grundlage zahlreicher Annahmen, bei denen die Beiträge aller Beteiligten sorgfältig berücksichtigt wurden. Dabei ergab sich die ausreichend zuverlässige Aussage, dass eine Vereinfachung der Verwaltungsverfahren klare Vorteile bringt, und dass der Seeverkehr nicht aus der allgemeinen Regelung für den freien Verkehr ausgeschlossen bleiben sollte, die für den Landverkehr gilt.

Die Initiative erhielt die volle Unterstützung der Betroffenen und ist eines der wichtigsten Elemente der unlängst veröffentlichten Mitteilung über eine integrierte Meerespolitik („Blaubuch“). Nach Ansicht der Beteiligten sind nicht nur die tatsächlichen Verspätungen, sondern schon das Risiko solcher Verzögerungen sehr häufig ein Grund, sich gegen die Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs zu entscheiden. Verlässlichkeit und Pünktlichkeit sind ausschlaggebende Faktoren, die durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zu relativ bescheidenen Kosten für die Gesellschaft verbessert werden. Die Angleichung der Verwaltungsformalitäten im innergemeinschaftlichen Seeverkehr an die der übrigen Verkehrsträger wird den Seeverkehr für viele Verlader interessanter machen.

Es wird vorgeschlagen, dass die Kommission einen Aktionsplan verabschiedet, um geltende Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und zum Teil abzuschaffen. Der Aktionsplan umfasst kurzfristige Maßnahmen:

– Rationalisierung der nach den Richtlinien 2002/6/EG (Formalitäten für Schiffe beim Einlaufen in/Auslaufen aus Häfen), 2000/59/EG (Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände), 2002/59/EG (Schiffsüberwachung) und der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 (Gefahrenabwehr) vorgeschriebenen schiffsbezogenen und warenbezogenen Meldungen und Förmlichkeiten.

– Abschaffung systematischer Kontrollen und Dokumentenprüfungen durch die Zollbehörden bei Waren, die im Seeverkehr zwischen EU-Häfen befördert werden, wie dies im Landverkehr bereits der Fall ist. Diese Maßnahme erfordert eine Änderung der Durchführungsvorschriften zum Zollkodex der Gemeinschaften[1] und sollte bis 2010 in Kraft getreten sein.

– Hinsichtlich der Rechtsvorschriften in Bezug auf tierische und pflanzliche Erzeugnisse sollten 2009 Leitlinien verabschiedet werden, um die in den Richtlinien

[1] Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates vom 12. Oktober 1992 und Verordnung (EG) Nr. 450/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (ABl. L 145 vom 4.6.2008, S. 1).

89/662/EWG[2], 90/425/EWG[3] und 2000/29/EG[4] vorgesehenen Dokumentenkontrollen zu beschleunigen.

Darüber hinaus müssten weitere unterstützende Maßnahmen durchgeführt werden, nämlich:

– Verbesserung der elektronischen Übermittlung von Verwaltungsdaten,

– Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten („Ein-Schalter“-Konzept),

– Vereinfachung der Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr, indem in den Mitgliedstaaten der EU Vorschriften eingeführt werden, mit denen die Gleichwertigkeit einiger Bestimmungen des IMDG-Codes (Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen) und den Regeln des ADR/RID-Übereinkommens (Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße/Schiene) hergestellt wird.

Die beiden ersten Maßnahmen könnten im Rahmen weiter gefasster Vorschläge durchgeführt und koordiniert werden, insbesondere derjenigen, die 2009 in den Aktionsplan für die Einführung elektronischer Systeme für den Seeverkehr aufgenommen werden sollen.

Darüber hinaus sollte die Empfehlung ausgesprochen werden, dass die Mitgliedstaaten weitere unterstützende Maßnahmen durchführen, wenn die lokalen Voraussetzungen dies in effizienter Weise gestatten, nämlich:

– Koordinierung der Kontrollen, die von den verschiedenen Verwaltungsdiensten in den Häfen durchgeführt werden („einzige Anlaufstelle für Verwaltungsvorgänge“);

– Ausweitung des Geltungsbereichs von Befreiungen von der Lotsenannahmepflicht;

– Verwendung der auf See am häufigsten gesprochenen Sprache als Alternative zur Landessprache/den Landessprachen in der Kommunikation zwischen den Verwaltungen;

– Einrichtung von Hafenbereichen, die ausschließlich dem Kurzstreckenseeverkehr vorbehalten sind, wenn dadurch der Betrieb für diesen Verkehrsträger erleichtert werden kann.

Durch diese Kombination und koordinierte Durchführung der Maßnahmen können Kosteneinsparungen und Produktivitätsgewinne erzielt werden, ohne dass die wesentlichen Informationen verloren gehen.

---

[2] 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).

[3] 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 18.08.1990, S. 29).

[4] 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).

Angaben zu Waren, die der Zollkontrolle und anderen Überprüfungen (Kontrolle tierischer Erzeugnisse, tierärztliche und pflanzengesundheitliche Kontrollen) unterliegen, wären nach wie vor verfügbar und müssten bei Stichproben vorgelegt werden.

Das Maßnahmenpaket wird im Zeitraum 2009-2040 Einsparungen ermöglichen, die sich in Bezug auf die Senkung des Verwaltungsaufwands auf rund 2,4 Mrd. EUR, in Bezug auf die Umweltkosten auf rund 182-365 Mio. EUR veranschlagen lassen. Für Erarbeitung, Entwicklung und Durchführung der Maßnahmen werden 617 Mio. EUR veranschlagt. Sie würden von den Wirtschaftsbeteiligten, insbesondere von den Hafenbehörden und den Schifffahrtsgesellschaften, gemeinsam getragen. Die Kosten für die nationalen Verwaltungen wären vernachlässigbar.

Dieser Ansatz birgt keine Gefahr einer Absenkung der Standards und erhält die grundlegenden Ziele der Zoll- und Sicherheitsvorschriften aufrecht.

Er würde in einigen Mitgliedstaaten zu einer Senkung der Kosten für die Unternehmen und damit letztendlich für die Verbraucher beitragen.