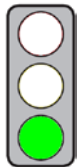


KERNPUNKTE

Ziel der Mitteilung: Die Kommission will die Verwaltungsvorschriften für den Seeverkehr innerhalb der EU weiter vereinfachen.

Betroffene: Reedereien, Hafenbetreiber, Logistikunternehmen, Hafenzollbehörden



Pro: (1) Ein einheitlicher europäischer Seeverkehrsraum stärkt den Binnenmarkt.

(2) Die Einführung des eManifests verringert den Verwaltungsaufwand erheblich und gleicht die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern an.

(3) Die Möglichkeit für Reedereien, bei der Erteilung einer Linienverkehrszulassung auch Mitgliedstaaten anzugeben, die künftig eventuell angelaufen werden sollen, verringert den Verwaltungsaufwand der Reedereien.

Contra: –

INHALT

Titel

Mitteilung COM(2013) 510 vom 8. Juli 2013: **Der „Blaue Gürtel“ – ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum für die Schifffahrt**

Kurzdarstellung

► Einheitlicher europäischer Seeverkehrsraum („Blauer Gürtel“)

Die Kommission will einen „Blauen Gürtel“ in den Meeren rund um Europa errichten. Er soll den einheitlichen europäischen Seeverkehrsraum stärken, indem Schiffe innerhalb des EU-Binnenmarktes mit „minimalem“ Verwaltungsaufwand frei betrieben werden können.

► Hintergrund

- Der Seeverkehr spielt für den Handel der EU eine bedeutende Rolle. Über Seehäfen werden
 - 74% der von der EU ein- und ausgeführten Waren sowie
 - 37% des Warenaustausches innerhalb der EU abgewickelt.
- Die Handelsschifffahrt wird im EU-Binnenmarkt durch „unnötige Verwaltungsaufgaben“ beeinträchtigt und gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt (S. 2).
 - EU-Waren sind insbesondere Waren, die (Art. 29 AEUV)
 - vollständig im Zollgebiet der EU hergestellt oder
 - aus Drittländern in den EU-Binnenmarkt eingeführt und aufgrund der Erfüllung der Einfuhr- und Zollformalitäten in den zollrechtlich „freien Verkehr“ überführt wurden.
 - Fährt ein Schiff von einem EU-Hafen zu einem anderen, wird bislang davon ausgegangen, dass es das EU-Zollgebiet verlässt. Denn hierfür muss es oft die Hoheitsgewässer eines Mitgliedstaates verlassen, was als Passieren der EU-Außengrenze gilt. Dadurch fallen Zollförmlichkeiten am Abfahrt- und Zielhafen an.
- Für den „Linienverkehr“ gibt es bereits ein vereinfachtes Zollverfahren [„Linienverkehrsregelung“; Verordnung (EU) Nr. 177/2010 der Kommission]. Es ist aber „umständlich und nicht flexibel genug“ (S. 8):
 - Der Linienverkehr bedarf einer vorherigen Zulassung.
 - Die Reederei muss einen Antrag bei der Zollbehörde des Mitgliedstaates einreichen, in dem es niedergelassen ist.
 - Die Zollbehörde muss die Zollbehörden der Mitgliedstaaten, deren Häfen die Reederei anlaufen möchte, kontaktieren.
 - Stimmen alle Zollbehörden dem Linienverkehr zu, wird er zugelassen.
 - Diese Regelung gilt nur für Schiffe, die
 - auf einer bestimmten Route regelmäßig ausschließlich EU-Häfen anlaufen und
 - „hauptsächlich“ EU-Waren befördern (S. 3).
 - Unter die Linienverkehrsregelung fallen nur 10–15% des Seeverkehrs. Dies sind meist Fährschiffe, da der Großteil der Schiffe
 - EU- und Nicht-EU-Waren zusammen transportiert oder
 - EU- und Drittlandshäfen anlauft.

► Ziele des „Blauen Gürtels“

- Ziele sind
 - eine stärkere Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs innerhalb der EU,
 - die Förderung des Seehandels zwischen EU-Häfen,
 - eine Vereinfachung der Zollverfahren für Seeverkehrsdienste, die nicht unter die Linienverkehrsregelung fallen, sowie
 - die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors.
- Die Ziele sollen erreicht werden, indem
 - die Linienverkehrsregelung beschleunigt und vereinfacht wird und
 - eine EU-weit einheitliche elektronische Frachterklärung zum Status der beförderten Waren – z.B. zur Herkunft – eingeführt wird.
- Dafür will die Kommission die geltenden Durchführungsvorschriften [Kommissionsverordnung (EWG) Nr. 2454/93] zum EU-Zollkodex [Ratsverordnung (EWG) Nr. 2913/92] ändern.

► Beschleunigung und Vereinfachung der Linienverkehrsregelung

- Der Zeitraum für die Erteilung einer Zulassung zur Linienverkehrsregelung wird von 45 auf 15 Tage verkürzt.
- Die Ausweitung der Zulassung zur Linienverkehrsregelung auf Häfen, die zukünftig angelaufen werden sollen, soll vereinfacht werden:
 - Wenn der Antragssteller neben den Mitgliedstaaten, für die die Zulassung zur Linienverkehrsregelung sofort gelten soll, vorab angibt, welche Mitgliedstaaten er „eventuell“ in Zukunft anlaufen möchte, können diese Staaten gleich in die Zulassung aufgenommen werden (S. 9).
 - Ein zusätzliches Zulassungsverfahren ist für diese Staaten dann nicht mehr notwendig.

► EU-weit einheitliche elektronische Frachterklärung („eManifest“)

- Eine EU-weit einheitliche und elektronische Frachterklärung zum Status der beförderten Waren – d.h. EU- oder Nicht-EU-Ware, an Bord verbleibende Fracht etc. – soll eingeführt werden (elektronisches Frachtmanifest – „eManifest“).
- Für EU-Waren, die in einem EU-Hafen entladen („gelöscht“) werden, sind keine vollständigen Zollkontrollen mehr vorgeschrieben, sondern nur noch Stichprobenkontrollen.
- Wenn ein Schiff zwischen zwei EU-Häfen einen Drittlandshafen anläuft und die EU-Waren an Bord verbleiben, behalten sie ihren Status, der beim Auslaufen aus dem letzten EU-Hafen gemeldet wurde.
- Nur für Nicht-EU-Waren sind weiterhin vollständige Zollkontrollen erforderlich.
- Ab Juni 2015 soll das eManifest „uneingeschränkt funktionsfähig“ sein (S. 11).
- Zum reibungslosen Informationsaustausch zwischen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten sind interoperable IT-Systeme notwendig. Hierfür soll kein neues System geschaffen, sondern die bestehenden angepasst werden.

Politischer Kontext

Die Kommission hat 2009 in ihrer Mitteilung über den Seeverkehrsraum ohne Grenzen [KOM(2009) 10, s. [cepAnalyse](#)] die komplexen Verwaltungsaufgaben als Haupthindernis für die Entwicklung des Seeverkehrs genannt. 2010 hat die EU sowohl eine Kommissionsverordnung [(EU) Nr. 177/2010] zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für den Linienschiffsverkehr als auch eine Richtlinie (2010/65/EU) über die elektronische Übermittlung von Meldeformalitäten für Schiffe erlassen. Im Weißbuch Verkehr [KOM(2011) 144, s. [cepAnalyse](#)] forderte die Kommission die Errichtung eines „Blauen Gürtels“, der die Formalitäten für Schiffe auf Fahrten zwischen EU-Häfen vereinfachen soll. 2012 schlug sie auch in ihrer Mitteilung „Binnenmarktakte II“ [COM(2012) 573] die Schaffung eines „echten Binnenmarktes“ für den Seeverkehr vor. Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs hat die Kommission ergänzend zur „Blauer Gürtel“-Initiative eine Verordnung zur Steigerung des Wettbewerbs bei Hafendienstleistungen in EU-Seehäfen vorgeschlagen [COM(2013) 296, s. [cepAnalyse](#)].

Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:

GD Mobilität und Verkehr

BEWERTUNG**Ökonomische Folgenabschätzung****Ordnungspolitische Beurteilung**

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Seeverkehrsraums, in dem die Verwaltungsvorschriften vereinfacht werden, senkt die Kosten für den Seeverkehrstransport und **stärkt** daher **den Binnenmarkt**.

Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Die Möglichkeit für Reedereien, bei der Erteilung einer Linienverkehrszulassung auch Mitgliedstaaten anzugeben, die künftig eventuell angelaufen werden sollen, verringert den Verwaltungsaufwand der Reedereien. Denn hierdurch ist bei einer Änderung der Linienverkehrsrouten kein weiteres Zulassungsverfahren mehr notwendig. Allerdings führt die Regelung zu einer Mehrbelastung für die Behörden, da sie bei einer Linienverkehrszulassung in der Regel mehr mitgliedstaatliche Zollbehörden als bisher konsultieren und deren Zustimmung einholen müssen. Zudem könnte die Regelung Reedereien dazu verleiten, gleich alle Mitgliedstaaten mit Häfen anzugeben, unabhängig davon, in wie vielen Mitgliedstaaten Häfen tatsächlich angelaufen werden sollen.

Die Einführung des eManifests führt zu schnelleren Lade- und insbesondere Löschvorgängen von EU-Waren. Denn einmal als EU-Waren deklarierte Waren behalten ihren Status, auch wenn Nicht-EU-Waren an Bord sind oder wenn während einer Fahrt Nicht-EU-Häfen angelaufen werden. Dies vereinfacht den Gütertransport durch Schiffe in der EU und **verringert den Verwaltungsaufwand erheblich** sowohl für Reedereien als auch für Hafenzollbehörden, da weniger vollständige Zollkontrollen durchgeführt werden müssen. **Gleichzeitig werden** durch die Einführung des eManifests **die Wettbewerbsbedingungen** im innereuropäischen Transport **zwischen den Verkehrsträgern angeglichen**. Durch das Wegfallen wiederholter Zollformalitäten wird im Gütertransport auf dem Wasserweg ein Zustand geschaffen, wie er im Schienen- und Straßenverkehr bereits seit Jahren selbstverständlich ist.

Das Bestreben der Kommission, für die Einführung des eManifests die bestehenden IT-Systeme anzupassen, statt ein neues System zu schaffen, kann die anzufallenden Zusatzkosten gering halten.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Die Entlastung der Reedereien von unnötigem Verwaltungsaufwand erleichtert den grenzüberschreitenden Warenhandel und wirkt sich tendenziell positiv auf Wachstum und Beschäftigung aus.

Der Wegfall unnötiger Verwaltungsaufgaben kann dazu führen, dass Transporte zu einem gewissen Teil von der Straße auf die Schifffahrt verlagert werden. Obwohl der Schiffsverkehr meist nur eine Teilstrecke des gesamten Transportweges ausmacht, führt dies in der Summe zu weniger Staus im Straßenverkehr, wodurch die damit verbundenen Kosten vermieden werden können. Hiervon sind ebenfalls positive Wachstumsimpulse zu erwarten.

Folgen für die Standortqualität Europas

Ein effizienter Warenverkehr innerhalb der EU steigert die Attraktivität des Standorts Europa.

Juristische Bewertung

Kompetenz

Unproblematisch. Die EU hat die ausschließliche Gesetzgebungszuständigkeit in Angelegenheiten der Zollunion (Art. 3 Abs. 1 lit. a i.V.m. Art. 28 ff. AEUV). Zudem darf sie das Zollverfahrensrecht im EU-Binnenmarkt EU-weit harmonisieren (Art. 114 AEUV) und „geeignete Vorschriften“ für die Schifffahrt erlassen (Art. 100 Abs. 2 AEUV).

Subsidiarität

Unproblematisch.

Verhältnismäßigkeit

Unproblematisch.

Sonstige Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch. Zur Beschleunigung und Vereinfachung der Linienverkehrsregelung sowie zur Einführung des eManifests sind Änderungen der geltenden Durchführungsvorschriften [Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission] zum Zollkodex [Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates] erforderlich. Diese Durchführungsbefugnisse sind der Kommission übertragen, die dabei vom Ausschuss für den Zollkodex unterstützt wird.

Auswirkungen auf das deutsche Recht

Unproblematisch.

Zusammenfassung der Bewertung

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Seeverkehrsraums stärkt den Binnenmarkt. Die Möglichkeit für Reedereien, bei der Erteilung einer Linienverkehrszulassung auch Mitgliedstaaten anzugeben, die künftig eventuell angelaufen werden sollen, verringert den Verwaltungsaufwand der Reedereien. Die Einführung des eManifests verringert den Verwaltungsaufwand erheblich und gleicht die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern an.