

„Port Package III“: EU-Kommission bezieht Stellung zu Bundesratsbeschluss

Die EU-Kommission hat zu dem sich im Wesentlichen mit den Positionen des ZDS deckenden [Beschluss](#) des Bundesrates zu den Verhandlungen um das „Port Package III“ eine [Stellungnahme](#) abgegeben. Beim „Port Package III“ handelt es sich um einen Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste sowie für die finanzielle Transparenz der Häfen.

In ihrer Stellungnahme erklärt die Kommission, dass im Rahmen der „Trilog-Verhandlungen“ das Parlament und der Rat eine Einigung erzielt hätten, die von der Kommission unterstützt werde und den Anmerkungen des Bundesrates weitgehend Rechnung trage. Die Verordnung gebe keine einheitliche Standardlösung vor, sondern schaffe ein Umfeld der Rechtssicherheit, in dem alle Häfen in der EU unter gleichen Wettbewerbsbedingungen agieren könnten. Die Kommission erwarte nunmehr einen Abschluss dieses Gesetzgebungsverfahrens in den nächsten Monaten.

Im Anhang zur Stellungnahme führt die Kommission folgende Erläuterungen zu den vom Bundesrat aufgeworfenen Fragen an:

Im vorliegenden Fall sei eine Verordnung das geeignete **Rechtsinstrument**, um eine einheitliche Umsetzung und Durchsetzung sowie faire

und gleiche Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Zudem lasse sie den Mitgliedstaaten die notwendige Flexibilität zur Umsetzung in nationales Recht.

Zum Begriff der **staatlichen Beihilfe** verweist die Kommission auf ihre [Bekanntmachung](#) aus dem Frühjahr 2016. Zu Hafeninfrastruktur werde dort erklärt, dass Investitionen in Infrastrukturen, die für Tätigkeiten des Staates in Ausübung hoheitlicher Befugnisse erforderlich seien, nicht der Beihilfekontrolle unterlägen. Ausgenommen seien ebenso Infrastrukturprojekte, die nicht kommerziell genutzt werden dürften. Daneben wird auf die laufende Überarbeitung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) durch die Kommission und die anstehende zweite Phase des öffentlichen Konsultationsverfahrens nach der Sommerpause verwiesen.

In Bezug auf die Frage der **Herausnahme von Diensten** sehe die Verordnung Transparenz bei der öffentlichen Finanzierung von Baggertätigkeiten vor. Die Lotsendienste unterlägen hingegen in vollem Umfang den Bestimmungen über Transparenz und Hafendienstentgelte. Für eine Herausnahme des Sammelns von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sehe die Kommission keinen Grund, da die Dienstleistung durch den zu schaffenden Rechtsrahmen verbessert werde.

Zur Frage der Art und Weise der **Transparenz der Finanzierung** stellt die Kommission klar, dass es nicht erforderlich sei, aus Einzelverhandlungen resultierende geschäftliche Vereinbarungen offenzulegen. Hafeninfrastrukturentgelte müssten jedoch leicht erkennbar

und die Kriterien zu deren Festlegung relevant, objektiv, transparent und diskriminierungsfrei sein.

Ein vermuteter **Verwaltungsaufwand** wird von der Kommission mit der Begründung zurückgewiesen, dass nach der Verordnung lediglich die für Beschwerden zuständigen Behörden aufgeführt und Informationen nur interessierten Parteien zur Verfügung gestellt werden müssten.

Der **Anwendungsbereich der Verordnung** umfasse die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes als wichtige Einfuhr- und Knotenpunkte für den Warenverkehr in Europa. Ladungs- und Umschlagsdienste seien ausdrücklich von den Vorschriften über den Marktzugang ausgenommen.

Schließlich müssten die **Auswirkungen der Verordnung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen** auf europäischer Ebene ganzheitlich betrachtet werden. Transparenz bei der Festlegung öffentlicher Mittel gewährleiste gleiche Rahmenbedingungen und einen fairen Wettbewerb. Die Festlegung klarer Regeln für die Erbringung von Hafendiensten schaffe einen stabiler Rechtsrahmen. Eine größere Autonomie der Seehäfen und eine systematische Konsultation der Interessenträger führe zu einer stärker unternehmerisch geprägten Hafenkultur in den Mitgliedstaaten.

Nach Auffassung des ZDS hat die Stellungnahme der EU-Kommission in keiner Weise zu einer Klärung der Begrifflichkeit „Beihilfe“ beigetragen. Die Hafen-Verordnung und die offenen Fragen zur Anwendung des Beihilferechts

auf Häfen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Daher gilt weiterhin, zunächst die zweite Konsultationsphase und den überarbeiteten Entwurf der AGVO abzuwarten, um vollständige Klarheit über die Absichten der Kommission zu erhalten.