

EU-Beihilferecht für Häfen: Neuer AGVO-Entwurf bleibt hochproblematisch

Der zweite [Entwurf](#) zur Einbeziehung von Häfen in die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) im EU-Wettbewerbsrecht, den die Europäische Kommission heute veröffentlicht hat, ist hochproblematisch.

So stellt der neue Entwurf zwar klar, dass die Kosten für Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur im Hafenbereich zu den beihilfefähigen Kosten zu zählen seien, was etwa die Ausbaggerung im Hafenbereich umfassen würde – die wichtige Unterhaltsbaggerung hingegen sei davon ausgenommen.

Somit bleibt ein ganz wesentlicher Kritikpunkt unberücksichtigt: Wenn ein Hafen zur Verschlickung neigt, müssen Baggerarbeiten stets in gewisser Regelmäßigkeit durchgeführt werden, da andernfalls Schiffe keinen Zugang mehr haben. Ein praktikabler Unterscheidungsmaßstab zwischen Unterhaltsbaggerung und Ausbaggerung fehlt.

Auch widerspricht der Entwurf der Haltung der Mitgliedsstaaten und des Europäischen Parlaments, dessen [Verkehrsausschuss](#) gerade erst am Dienstag in einer [Abstimmung](#) mit großer Mehrheit bekräftigt hat, dass Baggerung jeglicher Art keine an Nutzer gerichtete Dienstleistung darstellt.

Der neue Entwurf sieht weiterhin eine sachfremde Befristung von Verträgen vor. Allerdings soll diese flexibel gehandhabt werden: Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen

für die Anmietung oder den Betrieb der durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte dürfe nicht länger sein als der Zeitraum, den diese Dritten voraussichtlich benötigen, um die Investitionen in den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen zuzüglich einer Rendite auf das investierte Kapital unter Berücksichtigung der zur Verwirklichung der spezifischen Vertragsziele notwendigen Investitionen wieder zu erwirtschaften. Parlament und Mitgliedsstaaten haben Befristungen von Miet- und Pachtverträgen durch die EU wiederholt abgelehnt.

Beibehalten wird im zweiten Entwurf auch, dass eine durch eine Beihilfe geförderte Investition desselben Beihilfeempfängers, mit der in einem Zeitraum von drei Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Seehafen begonnen wird, als Teil einer Einzelinvestition gelte. Diese Vorgabe ist aus Sicht des ZDS praxisfremd. In dieser Formulierung blieben beispielsweise der tatsächlich heranzuziehende Berechnungszeitraum oder auch der Sachzusammenhang verschiedener Investitionen völlig offen.

Der ZDS wird zu dem zweiten Entwurf eine ausführliche Stellungnahme abgeben. Nach erster Durchsicht ist der neue Vorschlag der Kommission jedoch nicht geeignet, zu einer Verbesserung des Wettbewerbs unter europäischen Häfen oder zu deren Wettbewerbsfähigkeit beizutragen. Damit wäre auch die Hafen-Verordnung, die in engem Zusammenhang mit dem Beihilferecht steht und über die das Europäische Parlament noch endgültig abstimmen muss, nicht zustimmungsfähig.