

Europäisches Parlament verabschiedet Hafenerverordnung:

## EU-Beihilfepolitik gefährdet Infrastrukturausbau

Berlin, 14. Dezember 2016 – Das Deutsche Verkehrsforum ist mit dem heute vom Europäischen Parlament beschlossenen Entwurf der Hafenerverordnung einverstanden, weist aber auf gravierende offene Fragen beim Beihilferecht der EU für die Häfen hin.

Die Verordnung wird demnach einheitliche Mindestanforderungen für die Organisation von Hafendiensten regeln – so etwa die Qualifikation und Verfügbarkeit von Diensten oder die Einhaltung geltender Arbeits- und Sozialstandards. Wie von der Europäischen Kommission vorgesehen, bleiben die Umschlagsdienste von den Marktzugangsvorschriften ausgenommen. Auch das Kapitel über die finanzielle Transparenz in den Häfen bleibt im Wesentlichen erhalten.

Allerdings steht weiterhin eine sehr problematische Interpretation des EU-Beihilferechts durch die Europäische Kommission im Raum. „Wenn der Vorschlag der Generaldirektion Wettbewerb zur Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) so bleibt, dann kann die Bundesregierung größere nationale Verkehrsinfrastrukturprojekte künftig nur noch nach einer Freigabe aus Brüssel umsetzen. Die Bereiche, die bei den Häfen tatsächlich beihilferelevant sind, müssen in der AGVO viel enger und konkreter definiert werden“, gibt der DVF-Präsidiumsvorsitzende **Dr. Ulrich Nußbaum** zu bedenken.

Die Generaldirektion Wettbewerb geht davon aus, dass im Grunde jede öffentliche Finanzierung von Autobahnen, Schienenwegen oder wasserseitigen Zufahrten zu See- oder Binnenhäfen eine Beihilfe darstellt, die von der EU genehmigt werden muss. Das gilt auch für Gelder, die in die Infrastruktur der Häfen selbst fließen.

Nußbaum: „Außerdem tauchen Themen wie Laufzeitbegrenzung, Konzessionen und Mietverträge in dem Vorschlag wieder auf. Das halten wir für falsch, denn diese Fragen hatten Rat und Parlament der EU schon eingehend diskutiert und entschieden.“

Die hierfür verantwortliche AGVO-Revision muss nach Aussage von Nußbaum von der Europäischen Kommission nachgebessert werden. Das müsse schnell geschehen, da die neue AGVO nach den Plänen der Europäischen Kommission bereits Anfang 2017 in Kraft treten solle. „Es ist eine praxistaugliche Regelung in

der AGVO erforderlich, die den Mitgliedsstaaten ermöglicht, ihre Infrastruktur auszubauen und leistungsfähig zu halten. Solange das nicht gewährleistet ist, sollten die Mitgliedstaaten auch nicht der Hafenverordnung zustimmen. Hafenverordnung und Beihilfepolitik müssen ein transparentes und faires Gesamtpaket ergeben.“