Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 20. Januar 2017
(OR. en)

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0157 (COD)

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (**erste Lesung**) – Annahme des Gesetzgebungsakts (**GA + E**) = Erklärungen

Erklärung der Kommission mit Unterstützung Spaniens

Die Kommission ist der Auffassung, dass Erwägungsgrund 45 aus folgenden Gründen nicht hätte eingefügt werden dürfen:

Erstens bezieht sich der Erwägungsgrund auf keine der Vorschriften im verfügenden Teil der Verordnung und steht damit nicht im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung. In dieser Vereinbarung bestätigten das Europäische Parlament, der Rat der Europäischen Union und die Europäische Kommission, dass sie sich weiterhin uneingeschränkt zur Interinstitutionellen Vereinbarung über gemeinsame Leitlinien für die redaktionelle Qualität der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften bekennen, wonach es Zweck der Erwägungsgründe ist, die wichtigsten Bestimmungen des verfügenden Teils in knapper Form zu begründen, ohne deren Wortlaut wiederzugeben oder zu paraphrasieren, und sie keine Bestimmungen mit normativem Charakter und auch keine politischen Willensbekundungen enthalten dürfen.

Zweitens erinnert die Kommission daran, dass es sich beim Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV um einen objektiven, im Vertrag verankerten Begriff handelt, der nicht im Ermessen des Unionsgesetzgebers liegt. Der Begriff kann als solcher nur von der Kommission oder in besonderen Fällen von den nationalen Gerichten angewendet werden, wobei dies der Kontrolle durch die Unionsgerichte unterliegt.

Drittens kann der Wortlaut des Erwägungsgrunds für Verwirrung sorgen. Im Lichte des im Vertrag verankerten Begriffs der staatlichen Beihilfe kann nicht behauptet werden, dass eine öffentliche Finanzierung aller Infrastrukturen für den Zugang zu und den Schutz von Häfen, die für alle potenziellen Nutzer unter gleichen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich sind, stets aus dem Anwendungsbereich der Vorschriften über staatliche Beihilfen ausgeschlossen ist. Die Entscheidungspraxis der Kommission zeigt beispielsweise, dass eine öffentliche Finanzierung bestimmter Zugangsinfrastrukturen innerhalb des Gebiets eines Hafens eine staatliche Beihilfe darstellen kann.

Gemeinsame Erklärung Deutschlands, Polens, Belgiens und Frankreichs

Anlässlich der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen

Deutschland, Polen, Belgien und Frankreich unterstützen die mit der Verordnung verfolgten Ziele. Sie begrüßen insbesondere, dass die Verordnung zur finanziellen Transparenz und zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der europäischen Häfen im internationalen Wettbewerb beitragen soll.

Deutschland, Polen, Belgien und Frankreich stimmen der Verordnung zu in der Erwartung, dass den im Gesetzgebungsverfahren gefundenen Kompromissen und den diesbezüglichen Entscheidungen des Gesetzgebers in anderen relevanten Rechtsakten wie z.B. der Revision der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) nicht entgegengewirkt wird.

Erklärung des Vereinigten Königreichs

Das Vereinigte Königreich begrüßt die Tatsache, dass sich diese Verordnung als wesentlich weniger belastend erweist als ursprünglich vorgeschlagen. Nichtsdestotrotz bedauert das Vereinigte Königreich die Annahme der Verordnung, auch in ihrer geänderten Form, da es ihre Bestimmungen (mit Ausnahme jener zur Förderung der Transparenz der öffentlichen Finanzierung) für unnötig und weitgehend unangebracht für die Förderung von Investitionen und Effizienz in den europäischen Häfen, und insbesondere den Häfen des Vereinigten Königreichs, hält. Das Vereinigte Königreich stimmt gegen die Verordnung, da es überzeugt ist, dass sie nachteilige Auswirkungen für die wettbewerbsorientierten und effizienten Häfen des Vereinigten Königreichs haben würde.

Die Erfahrungen mit dem deregulierten, wettbewerbsorientierten, überwiegend in privater Hand befindlichen und weitgehend nicht subventionierten Hafensektor des Vereinigten Königreichs in den vergangenen Jahrzehnten zeigen schlüssig, dass deregulierte Häfen, die in einem Umfeld des fairen Wettbewerbs betrieben werden, Investitionen tätigen können und werden, um sich an die derzeitigen und künftigen Anforderungen des Verkehrssektors anzupassen.

Erklärung Italiens

Anlässlich der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen unterstützt Italien einerseits die mit der Verordnung verfolgten Ziele (Italien begrüßt insbesondere, dass die Verordnung zur finanziellen Transparenz und zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der europäischen Häfen im internationalen Wettbewerb beitragen soll), möchte aber andererseits seine Bedenken bezüglich einer anderen, noch zu erörternden möglichen Rechtsgrundlage äußern, die auf dasselbe Thema (Häfen) angewandt werden soll, und die möglicherweise mit der EU-Hafenverordnung unvereinbar ist.

Folglich stimmt Italien der Verordnung zu in der Erwartung, dass den im Gesetzgebungsverfahren gefundenen Kompromissen und den diesbezüglichen Entscheidungen des Gesetzgebers mit anderen relevanten Rechtsakten oder Initiativen, insbesondere jenen, die von den Generaldirektionen der Kommission ohne Mitentscheidungsverfahren durchgeführt werden, wie z.B. der Revision der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) oder der Untersuchung zur Funktionsweise und Besteuerung der Häfen, nicht entgegengewirkt wird, wenn zuvor keine "Vereinbarkeitsprüfung" in enger Abstimmung mit allen beteiligten Generaldirektionen durchgeführt wird.

Italien möchte insbesondere auf die noch offenen Fragen aufmerksam machen, die in dem gemeinsamen Standpunkt (siehe Schreiben an die Kommissionsmitglieder Bulc und Vestager) Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Belgiens und Polens erwähnt werden (nämlich die Definition von Hafeninfrastruktur, Baggerarbeiten, Konzept des Einzelprojekts für alle Investitionen, die in einem Zeitraum von drei Jahren in ein und demselben Hafen getätigt werden). Bislang wurde lediglich der Antrag der Mitgliedstaaten auf Streichung jeglicher Bezugnahme auf die Dauer der Konzessionen ausdrücklich akzeptiert. Zahlreiche Mitgliedstaaten haben im Zuge der zweiten Konsultation über die Überarbeitung der AGVO und in der Gruppe "Infrastrukturen" weitere Fragen im Zusammenhang mit Häfen hervorgehoben, die von der Europäischen Kommission offensichtlich nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Grund für diese nicht ausreichende Berücksichtigung scheint eine zu weite Ausdehnung des sogenannten "Leipzig/Halle-Urteils" zu sein, das erstmals dazu geführt hat, dass sektorbezogene Vorschriften über staatliche Beihilfen in die AGVO aufgenommen wurden, ohne zuvor durch die Ausarbeitung und Umsetzung spezifischer Leitlinien geprüft worden zu sein, wie es bei allen anderen nicht zwingenden Maßnahmen (zu KMU, regionalen Beihilfen, Umwelt und Energie usw.) der Fall war.

Daher appelliert Italien an die Kommission, sich dazu zu verpflichten, ihre miteinander zusammenhängenden Entwürfe nicht zwingender Maßnahmen / auf den Weg gebrachten Rechtsetzungsentwürfe eingehender zu prüfen, um ihre Kohärenz zu gewährleisten, und dabei die Ansichten der Mitgliedstaaten gebührend zu berücksichtigen und sie – etwa im Rahmen bilateraler Treffen – vor Abschluss des Annahmeverfahrens erneut zu konsultieren.