



Brüssel, den 18. Januar 2017
(OR. en, de)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0157 (COD)

5162/1/17
REV 1 ADD 1

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

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.

Erklärung Deutschlands

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 Die Bundesregierung unterstützt die mit der Verordnung verfolgten Ziele und begrüßt insbesondere, dass die Verordnung zur finanziellen Transparenz und zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der europäischen Häfen im internationalen Wettbewerb beitragen soll.

Die Bundesregierung stimmt 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 entgegen gewirkt 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.
