

# ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

---

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

27. Januar 2012  
Hei/St/III-5/351

**Stellungnahme des ZDS  
zum  
EU-Richtlinienvorschlag über die  
Konzessionsvergabe**

Zu dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Konzessionsvergabe, die zusammen mit den zwei überarbeiteten Richtlinien über die öffentliche Auftragsvergabe (2004/17/EG und 2004/18/EG) einen modernen Rechtsrahmen für das öffentliche Beschaffungswesen bilden soll, nimmt der ZDS wie folgt Stellung:

## 1. Anwendungsbereich

In Ziffer 3 der Erwägungsgründe des Richtlinienvorschlags wird ausgeführt, dass Konzessionen im Ergebnis dazu dienen, „Ziele von öffentlichem Interesse zu erreichen“. Dieser Anwendungsbereich wird in Artikel 1 Abs. 2 (b) des Entwurfs für bestimmte in Anhang III genannte Tätigkeiten, darunter auch die Bereitstellung von Seehäfen, konkretisiert.

Auch wir sind der Auffassung, dass sich die vorgesehene Konzessionsrichtlinie auf Tätigkeiten des öffentlichen Interesses fokussieren sollte, d. h. auf die Bereitstellung von Tätigkeiten der im öffentlichen Interesse liegenden Sektoren (Gas-, Wasser-, Energie –und Verkehrsversorgung, (Flug-)Häfen, Postdienste, Ölförderung).

Die Beschreibung in Anhang III Ziffer 5 („Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung eines geografisch abgegrenzten Gebiets mit dem Zweck, für Luft-, See- oder Binnenschiffahrts- Verkehrsunternehmen Flughäfen, See- oder Binnenhäfen oder andere Terminaleinrichtungen bereitzustellen.“) geht jedoch über das Ziel der Richtlinie hinaus. Nach dem Sinn und Zweck des Richtlinienvorschlags sollten vom Anwendungsbereich hier ausschließlich „Tätigkeiten, die der im **öffentlichen Interesse** liegenden Bereitstellung eines geografisch abgegrenzten Gebiets zu dem Zweck der Nutzung als Flughäfen, See- oder Binnenhäfen dienen“ erfasst werden. Anhang III Ziffer 5 des Richtlinienvorschlags ist insoweit zu konkretisieren.

Diese Anmerkung gilt für den Entwurf der Sektorenvergaberichtlinie entsprechend.

## 2. Begriffsbestimmung „Dienstleistungskonzession“

Nach Art. 2 Abs. 1 (7) des Entwurfs wird der Ausdruck „Dienstleistungskonzessionen“ für die Zwecke der vorgesehenen Richtlinie dahingehend definiert, dass es sich hierbei um einen entgeltlichen Vertrag zwischen einem Wirtschaftsteilnehmer und einem öffentlichen Auftraggeber bzw. einer Vergabestelle handelt, dessen Gegenstand in der Erbringung von bestimmten Dienstleistungen besteht, wobei die Gegenleistung für die zu erbringenden Dienstleistungen gewöhnlich in dem Recht zur Nutzung der vertragsgegenständlichen Dienstleistungen besteht.

In Ziffer 6 der Erwägungsgründe des Vorschlags wird darauf hingewiesen, dass die Ausführung dieser Dienstleistungen bestimmten verbindlichen Verpflichtungen unterliegt, die vom öffentlichen Auftraggeber bzw. von der Vergabestelle

festgelegt werden und rechtlich durchsetzbar sind. In Ziffer 9 und 10 der Erwägungsgründe werden die Begriffe „Beschaffung“ und „Erwerb“ diskutiert, wobei unter Erwerb die Erlangung des Nutzens der jeweiligen Dienstleistung verstanden wird.

Für Dienstleistungskonzessionen im Sinne des Richtlinienvorschlags ist es somit kennzeichnend, dass die Vergabestellen mit der Konzession eine bestimmte Dienstleistung einkaufen, deren Ausführung sie einklagen können.

In dieser Definition der Dienstleistungskonzession fehlt jedoch jeder Hinweis, dass nur Dienstleistungen erfasst werden, die „der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe“ und damit einem öffentlichen Interesse dienen (siehe Ziffer 3 der Erwägungsgründe). In der Definition der Dienstleistungskonzession sollte dieser Aspekt ergänzt werden. Für die anderen Konzessionsarten gilt entsprechendes.

Unter Berücksichtigung weiterer Bemerkungen haben wir unter 4.1 auf Seite 5 unserer Stellungnahme eine erweiterte Definition des Begriffs „Dienstleistungskonzession“ vorgeschlagen.

### **3. Vergabestellen**

#### **3.1 Öffentliche Auftraggeber**

Nach Artikel 4 Absatz 1 (1) soll der Richtlinienvorschlag für öffentliche Auftraggeber gelten, wie z. B. Einrichtungen des öffentlichen Rechts, wenn sie eine Konzession im Hinblick auf die Ausübung einer der in Anhang III aufgeführten Tätigkeiten vergeben.

Vom Anwendungsbereich des Richtlinienvorschlags werden gemäß Anhang III Ziffer 5 somit grundsätzlich auch Port Authorities in den Seehäfen erfasst.

#### **3.2 Öffentliche Unternehmen**

Ebenfalls erfasst werden „öffentliche Unternehmen“. Art. 4 Abs. 1 (2) geht zutreffend davon aus, dass es sich bei „öffentlichen Unternehmen“ um Unternehmen handelt, bei denen der öffentliche Auftraggeber aufgrund der Eigentumsverhältnisse, der finanziellen Beteiligung oder der für das Unternehmen geltenden Bestimmungen *direkt oder indirekt einen beherrschenden Einfluss* ausüben kann.

Ein öffentlicher Auftraggeber kann einen beherrschenden Einfluss auf ein Unternehmen ausüben, wenn er die unternehmerischen Entscheidungen des öffentlichen Unternehmens direkt oder indirekt nach den eigenen Vorstellungen treffen kann. Dazu kann es in bestimmten Fällen genügen, wenn – wie in dem Richtlinienentwurf vorgesehen – der öffentliche Auftraggeber die Mehrheit der Anteile hält, über die Mehrheit der Stimmrechte in einer Gesellschafter oder Hauptversammlung verfügt oder die Mehrheit der Mitglieder der Leitungsorgane bestellen kann.

In anderen Fällen (zum Beispiel bei börsennotierten Aktiengesellschaften) ist dagegen aufgrund gesetzlicher Vorschriften sichergestellt, dass auch ein Mehrheitsgesellschafter keinen Einfluss auf die Unternehmensführung hat. Die Leitungsorgane dieser Unternehmen müssen jeweils ausschließlich im wirtschaftlichen Interesse des jeweiligen Unternehmens agieren und dürfen die Interessen eines etwaigen Mehrheitsgesellschafters nicht zum Maßstab ihrer Entscheidungen machen. Bei derartigen Gesellschaften besteht auch dann kein beherrschender Einfluss der öffentlichen Hand im Sinne der Richtlinie, wenn diese die Mehrheit der Anteile oder Stimmrechte hält bzw. die Mehrheit der Leitungsorgane bestellen kann. Es fehlt regelmäßig an einer Möglichkeit, die unternehmerischen Entscheidungen im Sinne des öffentlichen Auftraggebers zu bestimmen.

Es sollte in der Richtlinie daher klargestellt werden, dass von öffentlichen Unternehmen nur dann ausgegangen werden kann, wenn das Unternehmen dergestalt unter der direkten oder indirekten Leitung der öffentlichen Hand steht, dass diese die unternehmerischen Entscheidungen des Unternehmens bestimmen kann.

Diese Anmerkung gilt für den Entwurf der Sektorenvergaberichtlinie entsprechend.

## **4. Ausschlüsse**

### **4.1 Erwerb oder Miete von Grundstücken**

Nach Artikel 8 Absatz 5 a des Entwurfs gilt die Richtlinie nicht für Dienstleistungskonzessionen über den Erwerb oder die Miete von Grundstücken, ungeachtet der Finanzmodalitäten.

In Ziffer 6 der Erwägungsgründe des Vorschlags wird darauf hingewiesen, dass bestimmte Vereinbarungen über das Recht eines Wirtschaftsteilnehmers, öffentliche Bereiche oder Ressourcen zu nutzen, wie z. B. Pachtverträge, bei denen der Staat oder der öffentliche Auftraggeber bzw. die Vergabestelle nur allgemeine Bedingungen für deren Nutzung festlegt, ohne bestimmte Arbeiten oder Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, nicht als Konzessionen gelten sollen.

Auch wir sind der Auffassung, dass Miet- und Pachtverträge für die Überlassung von Grundstücken im Hafbereich keine Konzessionen sind. Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um ein normales Vermietungsgeschäft zwecks Gewerbebetrieb.

Betreiber von Umschlagterminals in den Seehäfen würden ihre Tätigkeiten gern auf Eigentumsflächen ausüben. Aus Rechtsgründen, für die die Mitgliedstaaten der EU die abschließende Regelungskompetenz haben, ist ein Eigentum an Grund und Boden der Terminalflächen jedoch häufig ausgeschlossen. Nach deutschem Recht werden daher bei der Überlassung von Hafgrundstücken Miet- und Pachtverträge zwischen der öffentlichen Hand und den Seehafenbetrieben abgeschlossen. Diese Verträge begründen jedoch kein Beschaffungs-

verhältnis zwischen der öffentlichen Hand und Hafenunternehmen, wie es für Konzessionen kennzeichnend ist.

Umschlagleistungen sind keine öffentlichen Aufgaben und daher nicht Gegenstand einer Konzession. Der Warenumschlag ist keine hoheitliche Tätigkeit, zu deren Ausübung eine Konzession erforderlich ist. Er ist vielmehr eine originär unternehmerische Tätigkeit, deren Ausübung nicht von Konzessionen abhängig gemacht werden darf.

Obwohl in Ziffer 6 der Erwägungsgründe hervorgehoben wird, dass Verträge, die im Wesentlichen der Überlassung von öffentlichen Flächen oder Ressourcen dienen, keine Konzessionen sind, wird in Artikel 8 Absatz 5 (a) des Entwurfs offensichtlich davon ausgegangen, dass derartige Überlassungsverträge Konzessionen seien („Diese Richtlinie gilt nicht für Dienstleistungskonzessionen über a) den Erwerb und die Miete von Grundstücken ...“).

Darüber hinaus ist die Formulierung „Miete“ unklar. Aus ihr geht nicht eindeutig hervor, dass nicht nur der Erwerb und die (An-) Mietung, sondern vor allem die Vermietung durch Vergabestellen erfasst ist. Dies muss klargestellt werden.

Im Richtlinienentwurf sollten deshalb Konzessionen und Miet-/Pachtverträge eindeutig voneinander abgegrenzt werden. Dabei sind folgende Unterscheidungsmerkmale, wie sich aus den Erwägungsgründen ergibt, wesentlich: Bei Dienstleistungskonzessionen handelt es sich um die Beschaffung von Dienstleistungen durch die Vergabestelle, wobei der Konzessionsgeber das Recht zur Nutzung der Dienstleistung hat, die im Detail spezifiziert und rechtlich durchsetzbar und eine öffentliche Aufgabe ist. Dagegen geht es bei Miet- und Pachtverträgen um die Überlassung von Grundstücken, wobei der Mieter eine Miete oder Pacht zahlt und das Nutzungsrecht hat.

Wir schlagen daher vor, in Artikel 2 Absatz 1 (7) „Dienstleistungskonzession“ wie folgt zu definieren: einen entgeltlichen, schriftlich geschlossenen Vertrag zwischen einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern und einem oder mehreren öffentlichen Auftraggebern bzw. einer oder mehreren Vergabestellen, dessen Gegenstand in der Erbringung von in öffentlichem Interesse liegenden Dienstleistungen besteht, bei denen es sich jedoch **weder** um die in den Nummern 2 und 4 aufgeführten Dienstleistungen **noch** um den Erwerb, die Anmietung oder die Vermietung von Grundstücken oder Gebäuden handelt, wobei die Gegenleistung für die zu erbringenden Dienstleistungen entweder allein in dem Recht zur Nutzung der vertragsgegenständlichen Dienstleistungen oder in diesem Recht zuzüglich einer Zahlung besteht;

Ausgenommen sind Verträge zwischen der öffentlichen Hand und einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern über die Bereitstellung oder Beschaffung von Gebäuden oder Flächen, die dem Vertragspartner das Recht zur Nutzung des Gegenstandes und dem Überlasser das Recht auf ein Entgelt einräumt und in denen der Nutzungszweck gar nicht oder nur allgemein und ohne Regelungen von spezifischen Pflichten umschrieben wird. Insbesondere Miet- oder Pachtverträge sind keine Konzessionen im Sinne der Richtlinie.

Auch in den Erwägungsgründen des Richtlinienvorschlags sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass reine Mietverträge, wie z. B. zwischen Port Authorities und Seehafenbetrieben, nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.

In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, da er nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Binnenmarktes durch die Festlegung begrenzter Bestimmungen für die Konzessionsvergabe sicherzustellen. Mit dem Ausschluss von Miet- und Pachtverträgen vom Anwendungsbereich der Richtlinie wird diesem Grundsatz Rechnung getragen.

In Ziffer 6 der Erwägungsgründe des Vorschlags wird außerdem klargestellt, dass auch bestimmte staatliche Handlungen, wie die Erteilung von Genehmigungen oder Lizenzen, in deren Rahmen der Staat oder eine Behörde die Bedingungen für die Ausübung von Wirtschaftstätigkeiten bestimmt, nicht als Konzessionen gelten.

Daher sollten auch wasserrechtliche Genehmigungen für die Nutzung von Wasserflächen im Seehafen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden.

#### **4.2 Tätigkeiten, die unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind**

Wir unterstützen grundsätzlich die Auffassung der Kommission, dass Tätigkeiten, die unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind, nach Art. 14 des Entwurfs nicht unter den Anwendungsbereich der geplanten Richtlinie fallen sollen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der bestehende Wettbewerb in einem gemeinsamen Markt nicht nur auf die in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden nationalen Märkte beschränkt werden kann.

Es müssten vielmehr alle Tätigkeiten ausgenommen werden, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind und zwar unabhängig davon, ob Wettbewerber aus dem jeweiligen Mitgliedstaat oder aus einem andern Mitgliedstaat kommen.

Der Entwurf der Richtlinie sieht allerdings vor, dass Tätigkeiten nur ausgeschlossen werden, wenn das in Art. 27 und 28 der Sektorenvergaberichtlinie geregelten formellen Verfahren durchlaufen worden ist. Die Praxis hat gezeigt, dass dieses formelle Verfahren eine zu hohe bürokratische Hürde aufbaut.

Vor diesem Hintergrund sollten Tätigkeiten, die bekanntermaßen in bestimmten Regionen des Gemeinschaftsgebietes einem hohen Wettbewerb ausgesetzt sind, bereits in einer neu zu fertigenden Anlage aufgezählt und so vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden.

Dies gilt insbesondere für Umschlagstätigkeiten im Seehafen. Diese Dienstleistungen stehen in einem starken nationalen und internationalen Wettbewerb. Für den Seetransport eines Containers von München in die USA stehen Umschlagseinrichtungen in den Nordrange- und Südrangehäfen zur Verfügung, die sich im intensiven Wettbewerb befinden. Dabei geht der relevante Markt weit

über die Häfen eines Mitgliedstaates hinaus und erfasst Umschlageinrichtungen an der Nordsee und im Mittelmeer.

Umschlagstätigkeiten in Seehäfen gehören daher nicht zum Anwendungsbereich der Richtlinie, da sie auf Märkten mit freiem Zugang ausgeübt werden und unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind.

Für Tätigkeiten die nicht in dieser Anlage aufgezählt sind, kann es – mit dem oben genannten Einschränkungen – bei dem Verfahren nach Art. 27 und 28 der Sektorenvergaberichtlinie bleiben.

Diese Anmerkung gilt für den Entwurf der Sektorenvergaberichtlinie entsprechend.

## **5. Laufzeit von Konzessionen**

Wir begrüßen, dass Vertragsgestaltungen zwischen Port Authorities und Seehafenbetrieben über die Miete von Hafengrundstücken vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden. Dennoch möchten wir zur Laufzeit der Konzession und zu ihrer Änderung während ihrer Laufzeit aus Sicht der Seehafenbetriebe grundsätzlich folgendes bemerken:

Der Entwurf der Richtlinie sieht in Art. 16 vor, die Laufzeit der Konzession auf den Zeitraum zu beschränken, den der Konzessionsnehmer voraussichtlich benötigt, um die getätigten Investitionen wieder hereinzuholen, zuzüglich einer angemessenen Rendite auf das investierte Kapital. Gemäß Art. 42 Abs.1 soll jede wesentliche Änderung der Bestimmungen zur Durchführung eines neuen Konzessionsvergabeverfahrens führen. Hiervon macht Art 42 Abs. 6 eine Ausnahme für unvorhergesehene Änderungen der Umstände, die den Gesamtcharakter der Konzession nicht verändern und keine Preiserhöhungen von mehr als 50 % des ursprünglichen Konzessionswertes enthalten.

Diese Ausnahmeregelung ist zu unbestimmt und nicht geeignet, langfristige investitionsintensive Wirtschaftsformen, wie zum Beispiel die Hafenwirtschaft, sachgerecht zu regeln.

Dies ergibt sich auch aus der Mitteilung der Kommission über eine europäische Hafenpolitik vom 18.10.2007 (KOM 2007/616). Danach stehen im Hafenbereich in den nächsten Jahren weitreichende Veränderungen an (Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Verbesserung der Luftqualität, Steigerung der Effizienz des Umschlages, Einrichtung des papierlosen Umschlages (e-maritim), Anpassung an veränderte Schiffgrößen etc.). Diese verlangen auch während der Laufzeit einer Konzession Investitionen, die zwar dem Grunde nach vorhersehbar sind, im Voraus jedoch weder geplant noch kalkuliert werden können. Darüber hinaus ist die Einführung einer Grenze von 50 % des ursprünglichen Konzessionswertes bei lang laufenden Konzessionen kontraproduktiv und würde zu einem nicht gewollten Investitionshemmnis führen.

Ein solcher de facto Ausschluss von Verlängerungs- und Erweiterungsmöglichkeiten bestehender Verträge würde zu einem Investitionsstopp bzw. Investiti-

onsstau führen mit der Folge, dass Modernisierungs-, und Innovationsmaßnahmen unterbleiben und dies zu einer Schwächung des jeweiligen Seehafenstandorts führt. Würde man dies vermeiden wollen, müssten vorsorglich sehr hohe Investitionsansätze über die Laufzeit der Konzession vorgesehen werden, was zu einer erheblichen Steigerung der Umschlagentgelte in den europäischen Seehäfen führen würde.

Die Laufzeit einer Konzession muss deshalb bei nachträglichen Investitionen angemessen verlängert werden können.

## **6. Bestandschutz**

Nach der Begründung soll die Richtlinie im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union in Bezug auf Vertragsänderungen für Konzessionen gelten, die nach ihrem Inkrafttreten vergeben werden.

Diese Regelung wird von uns begrüßt, wonach bestehenden Konzessionen Bestandschutz gewährt werden soll.

## **7. Zusammenfassung**

Der ZDS begrüßt, dass nach Artikel 8 Absatz 5 (a) des Entwurfs die Richtlinie nicht für Dienstleitungskonzessionen über den Erwerb und die Miete von Grundstücken gilt.

Die Formulierung „Miete“ ist allerdings unklar. Aus ihr geht nicht eindeutig hervor, dass nicht nur die (An-) Mietung, sondern vor allem die Vermietung durch Vergabestellen vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind. Dies muss klargestellt werden.

In Artikel 8 Absatz 5 (a) des Richtlinienentwurfs wird offensichtlich jedoch davon ausgegangen, dass derartige Überlassungsverträge Konzessionen seien. Dagegen wird in Ziffer 6 der Erwägungsgründe hervorgehoben, dass Verträge, die im Wesentlichen der Überlassung von öffentlichen Flächen dienen, keine Konzessionen sind.

Auch wir sind der Auffassung, dass Miet-/Pachtverträge für die Überlassung von Grundstücken im Hafenbereich keine Konzessionen sind. Bei diesen Vertragsbeziehungen handelt es sich um ein normales Vermietungsgeschäft zwecks Gewerbebetrieb und nicht um Dienstleistungen, die mit dem Konzessionsgegenstand verbunden sind.

Im Richtlinienentwurf sollten deshalb Konzessionen und Miet-/Pachtverträge eindeutig voneinander abgegrenzt werden. In der Definition der „Dienstleistungskonzession“ sollte deshalb klargestellt werden, dass Verträge zwischen der öffentlichen Hand und einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern über die Bereitstellung oder Beschaffung von Flächen oder Gebäuden, die dem Vertragspartner das Recht zur Nutzung des Gegenstandes und dem Überlasser das Recht auf ein Entgelt einräumt und in denen der Nutzungszweck gar nicht

oder nur allgemein und ohne Regelungen von spezifischen Pflichten umschrieben wird, keine Konzessionen im Sinne der Richtlinie sind. Dies gilt insbesondere für Miet-/Pachtverträge in den Seehäfen.

Außerdem sollte die Definition der Dienstleistungskonzession in Artikel 2 Absatz 1 (7) des Entwurfs dahingehend ergänzt werden, dass nur Dienstleistungen erfasst werden, die der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe und damit einem öffentlichen Interesse dienen (siehe Ziffer 3 der Erwägungsgründe).

In Anhang III des Richtlinienvorschlags werden die von Vergabestellen ausgeübten Tätigkeiten aufgeführt, für die die Bestimmungen der vorgesehenen Richtlinie gelten. Nach Ziffer 3 der Erwägungsgründe dienen Konzessionen im Ergebnis dazu, Ziele von öffentlichem Interesse zu erreichen. Auch wir sind der Auffassung, dass sich die vorgesehene Richtlinie auf Tätigkeiten des öffentlichen Interesses fokussieren sollte.

Die Beschreibung in Anhang III Ziffer 5 geht jedoch über das Ziel der Richtlinie hinaus. Nach dem Sinn und Zweck des Richtlinienvorschlags sollten hier ausschließlich Tätigkeiten vom Anwendungsbereich erfasst werden, die der im öffentlichen Interesse liegenden Bereitstellung eines geografisch abgegrenzten Gebietes zu dem Zweck der Nutzung als Flughäfen, See- oder Binnenhäfen dienen. Anhang III Ziffer 5 des Richtlinienvorschlags ist insoweit zu konkretisieren.

Wir unterstützen grundsätzlich die Auffassung der EU-Kommission, dass Tätigkeiten, die unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind, nach Artikel 14 des Entwurfs nicht unter den Anwendungsbereich der geplanten Richtlinie fallen sollen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der bestehende Wettbewerb in einem gemeinsamen Markt nicht nur auf die in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden nationalen Märkte beschränkt werden kann. Vielmehr müssten alle Tätigkeiten ausgenommen werden, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind und zwar unabhängig davon, ob Wettbewerber aus dem jeweiligen Mitgliedstaat oder aus einem anderen Mitgliedstaat kommen.

Der Entwurf der Richtlinie sieht allerdings vor, dass Tätigkeiten nur ausgeschlossen werden, wenn das in Artikel 27 und 28 der Sektorenvergaberichtlinie geregelte formelle Verfahren durchlaufen worden ist. Die Praxis hat gezeigt, dass dieses formelle Verfahren eine zu hohe bürokratische Hürde aufbaut. Vor diesem Hintergrund sollten Tätigkeiten, die bekanntermaßen in bestimmten Regionen des Gemeinschaftsgebietes einem hohen Wettbewerb ausgesetzt sind, bereits in einer neu zu fertigenden Anlage aufgezählt und so vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden. Dies sollte insbesondere für Umschlagstätigkeiten im Seehafen gelten.

Unabhängig davon, dass Vertragsgestaltungen zwischen Port Authorities und Seehafenbetrieben über die Miete von Hafengrundstücken vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden, möchten wir zur Laufzeit von Konzessionen (Artikel 16 des Entwurfs) folgendes bemerken: Gemäß Artikel 42 Absatz 1 des Entwurfs soll jede wesentliche Änderung der Bestimmungen zur Durchführung eines neuen Konzessionsvergabeverfahrens führen. Hiervon macht Artikel 42 Absatz 6 eine Ausnahme für unvorhergesehene Änderungen

der Umstände. Diese Ausnahmeregelung ist jedoch zu unbestimmt und nicht geeignet, langfristige investitionsintensive Wirtschaftsformen, wie z. B. die Hafenwirtschaft, sachgerecht zu regeln. Die Laufzeit einer Konzession muss deshalb bei nachträglichen Investitionen angemessen verlängert werden können.

Nach der Begründung des Entwurfs soll die Richtlinie für Konzessionen gelten, die nach ihrem Inkrafttreten vergeben werden. Diese Regelung wird von uns begrüßt, wonach bestehenden Konzessionen Bestandschutz gewährt werden soll.