

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
Internet: www.zds-seehaefen.de

09. September 2013
Hei/Ra/III-5/27

Positionspapier des ZDS
zum
Vorhaben der Generaldirektion Wettbewerb
der Europäischen Kommission,
Beihilfeleitlinien für Häfen
vorzubereiten

Nach Auffassung des ZDS sollten sich künftige gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen an folgenden Grundsätzen orientieren:

1. Mitgliedstaaten müssen auch weiterhin berechtigt sein, im Rahmen ihrer Wirtschafts- und Verkehrspolitik die allgemeine öffentliche Hafeninfrastruktur in ihren Häfen zu unterhalten und auszubauen.

Seehäfen sind nicht nur Nahtstellen zwischen Land- und Seetransport, sondern auch Zentren regionaler Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung.

Die Unterhaltung und der Ausbau der allgemeinen Infrastruktur in Seehäfen, einschließlich der Landgewinnung, sind daher eine öffentliche Aufgabe. Als Infrastruktur dienen sie definitionsgemäß als Voraussetzung für das wirtschaftliche Handeln Privater.

Die allgemeine Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen umfasst die Anlagen sowie die Wasser- und Landflächen, die sämtlichen potenziellen Benutzern auf gleichberechtigter Weise zugänglich sind, insbesondere alle Bestandteile des allgemeinen Verkehrswegesystems innerhalb des Hafengebiets und aller Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrsnetz. Sie haben einen öffentlichen Charakter und sind Voraussetzung für den Geschäftsbetrieb im Gewerbegebiet Hafen zur Erfüllung im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse eines Mitgliedsstaates liegender Aufgaben.

Durch ihre Finanzierung mit staatlichen Mitteln wird kein bestimmtes Unternehmen begünstigt. Diese aus öffentlichen Mitteln finanzierten Infrastrukturbauten sind keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und unterliegen daher nicht der Notifizierungspflicht.

2. Außerdem müssen Mitgliedstaaten auch weiterhin berechtigt sein, Unternehmen mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse sowie mit öffentlichen Aufgaben zu betrauen, die keinen bestimmten Benutzer begünstigen.

Zu nennen sind hier insbesondere die Bereiche Gefahrenabwehr, Verkehrsleitung, Polizei, Zoll, etc.

Auch diese Aktivitäten fallen nicht unter den Anwendungsbereich des Artikel 107 Abs. 1 AEUV

3. Die Bereitstellung staatlicher Mittel für die Finanzierung nutzerspezifischer Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen begünstigt bestimmte Unternehmen. Sie sind jedoch nur dann als Beihilfen zu qualifizieren, wenn für die Nutzung dieser Infrastruktur keine marktüblichen Entgelte erhoben werden.

Dabei umfasst die nutzerspezifische Infrastruktur im Gewerbegebiet Hafen jedoch nur die Infrastrukturen, die für einen bestimmten Nutzer konzipiert sind, insbesondere die Zurverfügungstellung eines baureifen Geländes mit und ohne Kaimauern.

Ein zentrales Kriterium zur Feststellung einer Beihilfe ist das des rational handelnden Kapitalgebers, der längerfristig denkt und auch strategisch wirt-

schaftliche Ziele mit seinen Investitionen verfolgt, in allen seinen Facetten, z. B. auch die Möglichkeit, Rabatte einzuräumen. Handelt der Staat wie ein solcher, liegt auch in diesen Fällen keine Beihilfe vor.

Nach dem anerkannten Grundsatz des „private investor“-Prinzips sind finanzielle Mittel bzw. Leistungen, die vom Staat einem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar zu marktüblichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, nicht als staatlicher Eingriff in den Wettbewerb und daher nicht als staatliche Beihilfen anzusehen.

Das Private Investor-Prinzip muss auf den Hafenbereich allerdings modifiziert angewendet werden, da private Investoren im Aufgabengebiet der Hafenbehörden nicht tätig sind. So müssen bei der Erhebung von Mieten für Kaimauern die Aufwendungen für Hochwasserschutz angemessen berücksichtigt werden, wenn die Kaimauer gleichzeitig auch eine Maßnahme des Hochwasserschutzes darstellt und damit teilweise der allgemeinen Infrastruktur zuzurechnen ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass innerhalb eines Wettbewerbsgebiets gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen und alle Nutzer marktgerechte Kaimauermieten entrichten. Aufwendungen für den Hochwasserschutz gelten dann als „angemessen“ berücksichtigt, wenn die vom Nutzer zu entrichtenden Kaimauermieten sich daran bemessen, wie viel die Errichtung eines Kaimauerbauwerks ohne Hochwasserschutzfunktion gekostet hätte.

Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass sich diese nutzerspezifischen Infrastrukturinvestitionen in aller Regel nur auf lange Sicht rentieren.

Dies gilt z. B. für Investitionen zur Bildung multimodaler Transportketten oder zur Anpassung an die Schiffsgrößenentwicklung sowie für Investitionen, die ausgelöst sind durch hafenspezifische morphologische und hydrografische Verhältnisse.

Diese Investitionen aus staatlichen Mitteln in die nutzerspezifische Hafeninfrastruktur fördern den Wirtschaftszweig und die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete und können nach Artikel 107 Abs. 3 a und c AEUV daher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

Mitgliedstaaten müssen sich daher auch in diesen Fällen auf die Ausnahmen in Artikel 107 Abs. 3 a und c AEUV berufen können.

4. Die Finanzierung der Suprastruktur auf einer Gewerbefläche im Hafen ist Aufgabe der Hafenumschlagunternehmen. Eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 AEUV dar, es sei denn, es liegen die Voraussetzungen des Artikel 107 Abs. 3 a bis c vor.

Suprastrukturinvestitionen dienen der Ausrichtung auf den vom Hafenumschlagunternehmen betrieblich verfolgten Zweck. Wesentliche Teile der Suprastruktur sind Flächenbefestigungen, Hochbauten, Ausstattung mit Umschlaggeräten sowie Verkehrswege und Ver- und Entsorgungsleitungen auf dem Grundstück.

Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Suprastruktur sind dem Nutzer wirtschaftlich zuzuordnen.

5. Für die allgemeine Infrastruktur außerhalb des Gewerbegebiets Hafen ist der Mitgliedstaat zuständig.

Öffentliche Mittel zum Ausbau und zur Erhaltung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 AEUV dar.

Derartige Leitlinien können sich jedoch nur auf künftige Finanzierungsentscheidungen beziehen. Für bestehende vertragliche Bindungen muss weiterhin Rechtssicherheit gelten.

Eine Definition der allgemeinen Hafeninfrastruktur, nutzerspezifischen Hafeninfrastruktur sowie der Hafensuprastruktur fügen wir als Anlage bei.

Anlage**Allgemeine Hafeninfrastuktur**

Umfasst alle Bestandteile des allgemeinen Verkehrswegesystems innerhalb des Hafens und Verbindungen zum nationalen und internationalen Verkehrswegenetz wie

- natürliche und künstliche Wasserwege mit der seewärtigen Zufahrt, den Anschlüssen an Binnengewässer sowie die Hafenbecken, deren Zufahrten und Verbindungen untereinander, einschließlich Schleusen, Molen und allen Verkehrssicherheitseinrichtungen wie Radaranlagen, Leuchttürmen und sonstigen Navigationshilfen,
- Straßen, Brücken und öffentliche Parkplätze,
- Bahnanlagen einschließlich Vorstellgruppen,
- Sicherheitsanlagen, die im öffentlichen Interesse errichtet werden
- und damit zusammenhängende Sicherheits-, Flutschutz- und Umweltschutzmaßnahmen einschl. zusätzlicher Maßnahmen an Kaimauern zum Flutschutz sowie Baggerung und Behandlung sowie Unterbringung von Baggergut
- sowie Kaimauern und Flächen, die sämtlichen potenziellen Benutzern auf gleichberechtigter Weise zugänglich sind.

Zur allgemeinen Infrastruktur zählen auch die Heranführung der Verkehrswege und der Versorgungsleitungen bis zur Grenze des gewerblich genutzten Geländes sowie Verkehrsflächen in Fährhäfen für den rollenden Verkehr.

Nutzerspezifische Hafeninfrastuktur

Umfasst die Zurverfügungstellung eines

- baureifen Geländes in der erforderlichen Höhenlage einschl. Grobplanum und ggf. Abbruch vorhandener Bebauung sowie
- die Zurverfügungstellung von Kaimauern oder ähnlichen Konstruktionen für den gleichen Verwendungszweck als integrierende Bestandteile des Geländes, das ohne sie am schiffbaren Wasser nicht bereitgestellt werden könnte.

Hafensuprastruktur

Suprastrukturinvestitionen dienen der Ausrichtung auf den vom Hafenumschlagunternehmen betrieblich verfolgten Zweck. Wesentliche Teile der Suprastruktur sind Flächenbefestigungen, Hochbauten, Ausstattung mit Umschlagsgeräten sowie Verkehrswege und Ver- und Entsorgungsleitungen auf dem Grundstück.

Bau, Finanzierung und Unterhaltung der Suprastruktur sind dem Nutzer wirtschaftlich zuzuordnen.