

EU-Beihilferecht: AGVO für See- und Binnenhäfen tritt in Kraft

Die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) wurde heute im [Europäischen Amtsblatt](#) veröffentlicht. Damit findet eine für die Hafenwirtschaft bedeutende politische Debatte zumindest vorerst ihr Ende. Von nun an bestimmt die AGVO auch für See- und Binnenhäfen, welche Infrastrukturinvestitionen die öffentliche Hand in welcher Höhe durchführen darf, ohne im Vorfeld die Genehmigung der EU-Kommission als staatliche Beihilfe einholen zu müssen.

Ganz generell untersagt die EU in den Europäischen Verträgen staatliche Beihilfen. Wenn ein EU-Mitgliedsstaat im Ausnahmefall eine Beihilfe gewährt, sieht das EU-Beihilferecht vor, dass der jeweilige Mitgliedsstaat diese Beihilfe von der EU-Kommission genehmigen lassen muss. Die AGVO hat die Aufgabe, bestimmte staatliche Beihilfemaßnahmen von der Notifizierungspflicht auszuklammern. Damit sind Beihilfen gemeint, die aus Sicht der Kommission wesentlich zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in der EU beitragen.

Hinsichtlich der Einbeziehung von Häfen, die der ZDS grundsätzlich befürwortet, hatte die Kommission 2016 ein zweistufiges Konsultationsverfahren durchgeführt. Gegenstand dieser Konsultationen waren für die Hafenwirtschaft hoch problematische Textentwürfe der Kommission. Diese ursprünglichen Entwürfe hätten die Geschäftsgrundlage der Seehafenbetriebe

in ganz Europa wesentlich verändern können. Vor dem Hintergrund des intensiven Dialogs mit Mitgliedsstaaten, dem Europäischen Parlament, der Kommission sowie der Hafenwirtschaft erkennt die jetzt veröffentlichte AGVO die Berechtigung und Notwendigkeit öffentlicher Investitionen in die Hafenstruktur umfassender an, als zunächst befürchtet.

Grundlegende, für die Hafenwirtschaft positive Anpassungen konnten durch diesen Dialog bewirkt werden. In der Frage der Abgrenzung zwischen den der Allgemeinheit dienenden Investitionen und den als Beihilfen einzuordnenden Investitionen kam die Kommission der massiven Kritik seitens Politik, Verwaltung und Wirtschaft teilweise entgegen. Darüber hinaus hat die EU-Kommission in der Berechnung der Schwellenwerte und in der Frage der der Konzessionslaufzeiten die Bedenken der Rechtsanwender berücksichtigt. Zudem hat die Kommission neue finanzielle Belastungen der Hafenwirtschaft durch die Regelungen zu den Ausbaggerungskosten in den Seehäfen vermieden. Schließlich stellt die nun veröffentlichte AGVO klar, dass Suprastruktur lediglich nach einem Notifizierungsverfahren aus Beihilfen finanziert werden darf.

Zusätzlich hat die Kommission in einem allerdings rechtlich unverbindlichen Papier klargestellt, dass Investitionen in der Allgemeinheit zugängliche Autobahnen und Schienenwege, die durch einen Hafen hindurchführen, nicht als Beihilfe einzuordnen seien. Ausdrücklich zu den freigestellten Beihilfen zählen auch Investitionen in die Infrastruktur für Kraftstoffalternativen wie Landstrom und LNG.

Insgesamt findet der ZDS die nun veröffentlichte Endfassung der AGVO akzeptabel. Die neu gefasste AGVO tritt am 10. Juli 2017 in Kraft.