

# **STELLUNGNAHME DER IHK NORD**

**2. ENTWURF DER ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) NR. 651/2014 ZUR FESTSTELLUNG DER VEREINBARKEIT BESTIMMTER GRUPPEN VON BEIHILFEN MIT DEM BINNENMARKT IN ANWENDUNG DER ARTIKEL 107 UND 108 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION (ALLGEMEINE GRUPPENFREISTELLUNGSVERORDNUNG, AGVO)**

## **HERAUSGEBER UND COPYRIGHT**

IHK Nord | Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V.

IHK Nord | Association of North German Chambers of Commerce and Industry

Avenue des Arts 19 A-D | 1000 Brussels / Belgium

T 0032 (0)2 20912 84 | F 0032 (0)2 20912 89

EU-Transparenzregisternummer: 006411421255-36

März 2017

## 2. ENTWURF DER ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) NR. 651/2014 ZUR FESTSTELLUNG DER VEREINBARKEIT BESTIMMTER GRUPPEN VON BEIHILFEN MIT DEM BINNENMARKT IN ANWENDUNG DER ARTIKEL 107 UND 108 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION (ALLGEMEINE GRUPPEN-FREISTELLUNGSVERORDNUNG, AGVO)

Die IHK Nord ist der Zusammenschluss von 12 norddeutschen Industrie- und Handelskammern und vertritt knapp 700.000 Unternehmen in Norddeutschland. Arbeitsschwerpunkte sind die Maritime Wirtschaft mit dem Fokus auf Infrastruktur und Seeverkehr, die Energie- und Industriepolitik, der Tourismus, die Ernährungswirtschaft und die Außenwirtschaft. Die IHK Nord wird für die europapolitischen Themen durch ein Büro in Brüssel vertreten.

### I. Einleitung

Grundsätzlich begrüßt die IHK Nord die Einbeziehung der Häfen in die AGVO und die Absicht dadurch noch offene Fragen zur Stellung von staatlichen Beihilfen zu klären. So können Rechtssicherheit geschaffen und Infrastrukturprojekte beschleunigt werden. Passende Kriterien für die Freistellung von Beihilfen können außerdem dazu beitragen Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Der vorliegende Entwurf erfüllt jedoch in einigen Punkten die Erwartungen der norddeutschen Wirtschaft noch nicht vollends.

### II. Kritikpunkte im Einzelnen

#### 1. Unklare Definitionen und Abgrenzungen

Insbesondere bleiben Definitionen und Abgrenzungen, vor allem im Hinblick auf die Frage, was allgemeine Infrastruktur, Hafeninfrastruktur oder Zugangsinfrastruktur ist, auch in der aktuellen Fassung unklar. Der Unterhalt und der Ausbau der allgemeinen Infrastruktur in Seehäfen (einschließlich Landgewinnung, Wasserflächen und Zufahrtswege) stellt eine öffentliche Aufgabe dar. Diese Infrastruktur wird den Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt, so dass deren Finanzierung keine Beihilfe darstellt und deshalb nicht unter das Beihilferecht fallen sollte. Da der Verordnungsentwurf bei der Definition der Infrastrukturformen ungenau bleibt, ist er nur eingeschränkt anwendbar.

#### 2. Baggerung als Gesamtkomplex verstehen

Problematisch bleibt ebenfalls die Stellung des Ausbaggerns. Unterhaltsbaggerungen zur Schiffbarkeit von Fahrrinnen sind hauptsächlich von natürlichen Faktoren abhängig und können von Hafenbetreibern nicht beeinflusst werden. Zudem ist zwischen Baggerungen zur Sicherstellung der Schiffbarkeit von Hafenbecken innerhalb des Hafengebiets und der ebenfalls regelmäßig erforderlichen Modernisierung sonstiger Verkehrsinfrastrukturen im Hafen kein Unterschied zu erkennen. Die Einstufung der Baggerungsdienste im vorliegenden Entwurf steht darüber hinaus im Widerspruch zum Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines Rahmens für die Organisation der Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen (Hafen-VO). Dort wird die Unterhaltsbaggerung nicht vom Ausbaggern an sich unterschieden. Überhaupt wird das Ausbaggern als Gesamtkomplex nicht als Hafendienst angesehen, der Nutzern angeboten wird und ist daher von

den in der Hafen-VO vorgesehenen Regelungen zur Gewährleistung des Binnenmarktes herausgenommen. Daher empfiehlt die norddeutsche Wirtschaft nicht zwischen Ausbaggern auf der einen Seite und der Unterhaltsbaggerung auf der anderen Seite zu unterscheiden und die Baggerung als Gesamtkomplex den beihilfefähigen Kosten zu zurechnen.

### **3. Schwellenwert so hoch wie möglich ansetzen**

Die Äußerungen zu den Schwellenwerten sind wenig aussagekräftig, auch hier weil die Definitionen von Hafen und Zugangsinfrastruktur unscharf geraten sind. Ebenso bleiben der heranzuziehende Berechnungszeitraum oder der Sachzusammenhang verschiedener Investitionen offen. Würde man beispielsweise zwischen allgemeiner Infrastruktur (seewärtige Hafenzufahrten, Straßen etc.) und nutzerspezifischer Nutzerstruktur ( z.B. Kaimauern) unterscheiden, könnten die Investitionen in die allgemeine Infrastruktur von der AGVO ausgenommen werden. Ganz grundsätzlich sollten die Schwellenwerte so hoch wie möglich angesetzt werden, da sonst zu befürchten stünde, dass die Notifizierungsverfahren insgesamt zu steigender Bürokratie und zu Verzögerungen bei Investitionsprojekten führen.

### **4. Trennung von einzelnen Investitionen**

Sachlich unterschiedliche, nicht zusammenhängende Projekte eines Beihilfeempfängers sollten als einzelne unabhängige Investitionen behandelt und nicht künstlich zusammengefasst werden. Der Absatz 7 von Artikel 56b könnte daher ersatzlos gestrichen werden. Ansonsten sollte für die bei der Zuordnung als ein Vorhaben vorgesehene 3-Jahres-Regel eine sachgerechte und funktionale Abgrenzung vorgenommen werden.

### **5. Keine Regelungen von Hafendienstleistungen in der AGVO**

Die Regelungen zu Hafendienstleistungen sowie zu Miet- und Pachtverträgen bzw. Konzessionen im EU-Recht bereits an anderer Stelle geregelt – darüber hinaus gehende Vorschriften in der Freistellungsverordnung werden daher abgelehnt.

### **6. Berücksichtigung von Umweltschutzkosten**

Die Kosten für Umweltschutzmaßnahmen sollten eindeutig anrechenbar sein und dabei auch Infrastrukturen freigestellt werden, die den Zielen der Kommission im Hinblick auf alternative Kraftstoffe und Landstrom dienen.

### **7. Berücksichtigung der Betreibermodelle der Häfen**

Die IHK Nord begrüßt aus ordnungspolitischen Gründen das Beihilfeverbot für Suprastruktur. Es ist jedoch zu bedenken, dass die Finanzierung der Suprastruktur abhängig vom Betreibermodell des Hafens ist. Gerade für kleinere Häfen in Deutschland stellt dies eine große Herausforderung dar. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden muss die EU-Kommission bei entsprechender Umsetzung darauf achten, dass nicht - wie zu befürchten - in Deutschland alle Bestimmungen eingehalten werden, in anderen EU-Ländern aber großzügiger damit umgegangen wird.

## IHK NORD

Die IHK Nord ist der Zusammenschluss von 12 norddeutschen Industrie- und Handelskammern und vertritt knapp 700.000 Unternehmen in Norddeutschland. Arbeitsschwerpunkte sind die Maritime Wirtschaft mit dem Fokus auf Infrastruktur und Seeverkehr, die Energie- und Industriepolitik, der Tourismus, die Ernährungswirtschaft und die Außenwirtschaft. Die IHK Nord wird für die europapolitischen Themen durch ein Büro in Brüssel vertreten.

### **KONTAKT IHK NORD, BÜRO BRÜSSEL:**

[IHK Nord | Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V.](#)

IHK Nord | Association of North German Chambers of Commerce and Industry

Avenue des Arts 19 A-D | 1000 Brussels / Belgium

T 0032 (0)2 20912 84 | F 0032 (0)2 20912 89