

e-mail an:

Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages

[Eu-fws] landespolitisch bedeutsamer Vorhaben der Europäischen Kommission

Von:

<Thilo.Kuhn@wimi.landsh.de>

Wed, 11 Sep 2013 09:57:17 +0000

An:

<Markus.Stiegler@jumi.landsh.de>, <Noureddine.Ahmane@lv.landsh.de>,
<Andrea.Brockmoeller@fimi.landsh.de>, <eu-fws@landtag.ltsh.de>, <Carl-
S.Zoellner@jumi.landsh.de>, <Wolfgang.Liethmann@fimi.landsh.de>,
<Hauke.Linning@mbw.landsh.de>, <Katrिन.Luetjen@melur.landsh.de>,
<Regina.Missfeldt@jumi.landsh.de>, <HansArno.Petzold@wimi.landsh.de>,
<Thomas.Pfannkuch@jumi.landsh.de>, <Harald.Pollehn@lv.landsh.de>,
<Ove.Rahlf@im.landsh.de>, <Hans-Georg.Starck@melur.landsh.de>, <Jan-
Hendrik.Strunk@jumi.landsh.de>, <Klaus.Suchanek@lv.landsh.de>,
<Thorsten.Wilke@sozmi.landsh.de>

CC:

<York.Burow@wimi.landsh.de>, <Bernd.Unger@wimi.landsh.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende die Berichtsbögen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union zu folgenden mit dem Landtag identifizierten landespolitisch bedeutsamen Vorhaben der Europäischen Kommission:

1. den Rahmen für die künftige Hafenpolitik der EU;
2. die Modernisierung der staatlichen Beihilfen;
3. die Kohäsionspolitik, insbesondere die Frage nach der künftigen finanziellen Ausstattung der Strukturfonds;
4. die Stärkung des Binnenmarktes;
5. der Richtlinienvorschlag zur Modernisierung des EU-Vergaberechts aus Dezember 2011
hierzu 2 Formblätter (Auftragsvergabe und Konzessionen).

Mit freundlichen Grüßen

Thilo Kuhn

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
des Landes Schleswig-Holstein

- VII KSt 2 -

Bundesratsreferent, Ressortkoordinierung

Düsternbrooker Weg 94

24105 Kiel

Tel. 0431/988-4430

Fax 0431/988-617-4430

E-Mail: thilo.kuhn@wimi.landsh.de

www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de

Diese Mailadresse dient ausschließlich dienstlichen Zwecken.

Derzeit besteht noch kein Zugang für elektronisch signierte oder verschlüsselte
Dokumente.

Landespolitisch bedeutsame Vorhaben der Europäischen Kommission

**Berichtsbogen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung
und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union**

Vorhaben:	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
KOM-Nr.:	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
BR-Drucksache(n):	439/13
Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:	Bedingt
Federführendes Ressort:	MWAVT
Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:	Marktöffnung für Hafendienste mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen zu steigern
Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein	S. anl. Antrag für den Bundesrats Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bundesrates. In beiden Ausschüssen mit 16:0 angenommen.
Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:	Nach den gescheiterten Regelungsvorschlägen der Vergangenheit (sog. port packages I und II) hat die KOM jetzt erneut einen Vorschlag zur Gestaltung der EU-Hafenpolitik vorgelegt. Den von der KOM als Begründung für den dargelegten Vorschlag genannten Zielsetzungen wird der Vorschlag allerdings nicht gerecht. Einzelheiten s. hierzu im anl. Antrag der Küstenländer für den Wirtschafts- bzw. Verkehrsausschuss des Bundesrates, der in beiden Ausschüssen einstimmig angenommen wurde.
Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):	Erster Meinungsaustausch im Rat 19.9.13 Bundesrat Plenum 20.09.13 Verkehrsausschuss EU-Parlament 30.9.13

TOP 1:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen

COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13

Drucksachen: 439/13 und zu 439/13
Beteiligung: EU - U - Vk - Wi

I.

Der Ausschuss empfiehlt dem Bundesrat,

zu der Vorlage gemäß den §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, dass die Kommission mit dem vorgelegten Vorschlag einerseits die Hafenverwaltungen als zentrale Schaltstellen bei der zukünftigen Entwicklung der europäischen Häfen anerkennt und gleichzeitig die besondere Heterogenität der europäischen Häfen herausstellt. Hieraus zieht sie in ihrer Begründung auch den zutreffenden Schluss, nicht einen "one size fits all"-Ansatz verfolgen zu wollen, sondern die Heterogenität der Häfen bei ihren Regelungszielen und Regelungsmethoden berücksichtigen zu wollen. Dabei wird im Rahmen der Erläuterung der verfolgten Ziele ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bereits gut funktionierende Häfen nicht weiter belastet und für die anderen TEN-V Häfen die Voraussetzungen zur Bewältigung ihrer strukturellen Herausforderungen geschaffen werden sollen, um Leistungsdefizite zu verringern. Diesen von der Kommission dargelegten Zielsetzungen wird der vorgelegte Verordnungsvorschlag allerdings nicht gerecht, vielmehr würde er in weiten Bereichen eher gegenteilige Auswirkungen haben. Der Bundesrat lehnt den Vorschlag in der vorliegenden Form daher ab.

2. Der Bundesrat kritisiert insbesondere die von der Kommission zur Verfolgung ihrer Zielsetzungen gewählte Rechtsform einer Verordnung. Die Begründung, eine Verordnung sei das geeignete Rechtsinstrument, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten zu vermeiden, ist unzutreffend. Denn die Anwendung des vorliegenden Verordnungsvorschlags würde in großem Umfang den Aufbau neuer Verwaltungsstrukturen erfordern. Die in der Regel gut funktionierenden Strukturen im Bereich der Hafendienstleistungen und bei der Festsetzung der Hafeninfrastrukturentgelte der verschiedenen Häfen der Mitgliedstaaten werden durch die unmittelbare Geltung der neuen europäischen Vorgaben ohne Not verändert oder müssten aufgegeben werden. Eine Richtlinie wäre den von der Kommission verfolgten Zielen deutlich gerechter geworden, da diese den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet hätte, europäische Vorgaben im Rahmen der vorhandenen Strukturen umzusetzen. Darüber hinaus ist aus Sicht des Bundesrates grundsätzlich zu hinterfragen, ob die Ziele der Kommission nicht auch durch andere mildere Mittel erreicht werden könnten.

3. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die angestrebte Marktöffnung für Hafendienste nicht in allen Bereichen zielführend ist und zum Teil auf Grund spezifischer Besonderheiten der Hafendienste nicht zu erreichen sein wird. So wird von der Kommission angeführt, dass in manchen TEN-V Seehäfen keine effizienten Hafendienste auf Grund von schwachem Wettbewerbsdruck, von Marktmissbrauch durch monopol- oder oligopolartige Strukturen oder auf Grund von übermäßigem Verwaltungsaufwand angeboten werden. Dies trifft auf die Mehrheit der deutschen und nordeuropäischen Häfen nicht zu, die im Wettbewerb miteinander stehen und funktionierende Hafendienste anbieten. Des Weiteren berücksichtigt der Verordnungsvorschlag nicht, dass insbesondere in kleineren Häfen, die ausdrücklich von dem Vorschlag mit einbezogen werden, eine begrenzte Zahl von Anbietern von Hafendiensten oftmals keine Folge der Beschränkung des Zugangs zu Hafenanlagen durch die Hafenleitung ist, sondern dem geringen Interesse von Dienstleistern geschuldet ist, entsprechende Hafendienste auf dem lokalen Markt des Hafens anzubieten. Kritisch ist auch zu bewerten, dass der Verordnungsvorschlag tief in die Eigentumsrechte von privaten Hafenträgern eingreift. Daher sollten private Häfen, insbesondere wenn sie keine öffentlichen Zuwendungen erhalten, von der Verordnung ausgenommen werden.

4. Der Bundesrat weist darauf hin, dass einzelne Hafendienste völlig systemwidrig in den Anwendungsbereich des Verordnungsvorschlags mit einbezogen werden. Hierzu zählen die Ausbaggerung (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c des Vorschlags), die Lotsendienste (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe g) sowie die Hafendienstauffangeinrichtungen (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe f). Der Bundesrat fordert aus den folgenden Gründen, diese Hafendienste auf Grund ihrer Besonderheiten aus dem Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen:

Die Aufnahme der Baggerdienste in die Verordnung stellt einen Eingriff in das Eigentum der Häfen dar, denn die Häfen dürften in der Regel ihre eigenen Wasserstraßen und Hafenbecken nicht mehr durch eigene Kräfte instand halten. Zudem ist das Baggern in den jeweiligen Hafengebieten mit Unterhaltungsmaßnahmen an Kajen und Schleusen vergleichbar, nicht jedoch mit anderen Hafendienstleistungen, die mit dem jeweiligen Schiffsanlauf in einer direkten Beziehung stehen und pro Schiffsanlauf individuell abgerechnet werden.

Die Lotsendienste sind auf Grund besonderer Anforderungen nicht vergleichbar mit den anderen von der Verordnung erfassten Hafendienstleistungen, die rein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erbracht werden. Bei den Lotsendiensten stehen Sicherheitsaspekte von großer Bedeutung und nicht Fragen des Marktzuganges in Rede. In deutschen Gewässern werden nach den derzeitigen Strukturen die Sicherheit der Seeschifffahrt, der landseitigen Infrastrukturen sowie der Schutz der Meeresumwelt und der Küstenschutz auf hohem Niveau gewährleistet. Dem muss auch im Rahmen europäischer Regulierungen hinreichend Rechnung getragen werden.

Auch der Hafendienst der Entsorgung von Schiffsabfällen (Hafenauffangeinrichtungen) ist differenziert zu betrachten. Bezüglich der hausmüllartigen Abfälle besteht eine besondere Rechtslage. Die Voraussetzungen und Anforderungen für Hafenauffangeinrichtungen werden bereits durch die Richtlinie 2000/59/EG geregelt. Insbesondere die Regelungen in Artikel 8 der Richtlinie 2000/59/EG stehen im Widerspruch zu einem freien Marktzugang für alle Anbieter von Entsorgungsdienstleistungen. Die genannte Richtlinie sieht vor, dass die Schiffe unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Auffangeinrichtungen Gebühren für die Abfallentsorgung zu entrichten haben. Die erforderliche Transparenz der Gebührenfestsetzung ist ebenfalls bereits in dieser Richtlinie geregelt. Sofern der Hafenbetreiber einzelne Hafenauffangeinrichtungen auswählt und diese in das von der genannten Richtlinie

geforderte Gebührensystem einbezieht, sind die Ausschreibungsregelungen der Richtlinie 2004/17/EG anwendbar. Gemäß Anhang IX dieser Richtlinie gelten die Bestimmungen in Deutschland für Häfen, die ganz oder teilweise den territorialen Behörden (Länder, Kreise, Gemeinden) unterstehen und für Binnenhäfen, die der Hafenumordnung gemäß den Wassergesetzen der Länder unterliegen. Die Hafenauffangeinrichtungen sollten daher aus dem Anwendungsbereich des vorliegenden Verordnungsvorschlags ausgenommen werden, um Widersprüche zwischen beiden Vorschriften zu vermeiden.

5. Der Bundesrat spricht sich gegen die in Artikel 14 des Verordnungsvorschlags enthaltenen Regelungen zur Erhebung und Festsetzung von Hafenumstruktur-entgelten aus. Laut Zielsetzung der Kommission sollen durch die Verordnung bereits gut funktionierende Häfen nicht weiter belastet und für die anderen Häfen die Voraussetzungen zur Bewältigung ihrer Herausforderungen geschaffen werden. Die Erhebung von Umstruktur-entgelten ist Sache der untereinander im Wettbewerb stehenden Hafenumbetreiber. Vor allem Artikel 14 Absätze 4 und 5 des Vorschlags stellen eine nicht zielführende Einschränkung des Wettbewerbs durch europäische Vorgaben dar. Artikel 14 Absatz 4 bestimmt, dass die Gebühren nur unter bestimmten Voraussetzungen, die abschließend aufgezählt sind, in der Höhe differenzieren dürfen. Dies widerspricht dem grundsätzlichen System, dass die Hafenumgebühren autonom von dem Leitungsorgan eines jeden Hafens nach dessen Geschäftsmodell festgelegt und auch differenziert werden dürfen. Zudem berücksichtigen die Hafenumgebühren/-tarife in den deutschen Seehäfen schon heute Schiffsart und -größe, Fahrtgebiete, Frequenz und Umweltaspekte. Artikel 14 Absatz 5 enthält eine Ermächtigungsgrundlage für die Kommission, delegierte Rechtsakte für die Klassifikation von Schiffen, Brennstoffen und Arten von Tätigkeiten, für die unterschiedliche Umstruktur-entgelte gelten können, und die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für die Erhebung von Umstruktur-entgelten erlassen zu können. Regulierende Eingriffe durch die Kommission widersprechen der wirtschaftlichen Rolle der Häfen, der Preisbildung über den Markt und der von der Verordnung selbst geforderten Autonomie der Häfen. Zudem dienen sie auch in keiner Weise dem von der Kommission selbst vorgegebenen Ziel, gut funktionierende Häfen nicht weiter zu belasten und zu regulieren. Die in Artikel 14 enthaltenen Vorgaben zur Festsetzung der Hafenumstruktur-entgelte werden daher abgelehnt.

6. Der Bundesrat wendet sich gegen die durch die Verordnung angestrebte Schaffung neuer administrativer Strukturen bzw. die verpflichtende Einrichtung von Hafennutzerausschüssen und fordert die Streichung der diese zwingend vorschreibenden Regelungen aus der Verordnung. Entgegen dem erklärten Ziel des Bürokratieabbaus installiert der Verordnungsvorschlag zwei zusätzliche Gremien, den Hafennutzerausschuss (Artikel 15) in jedem Seehafen und ein unabhängiges Aufsichtsorgan für alle Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates (Artikel 17). Der Mehrwert dieser Gremien erscheint gering, der damit verbundene erhebliche Zuwachs an Verwaltungsaufwand einschließlich Personal- und Sachkosten ist demgegenüber, gerade vor dem Hintergrund eines ebenfalls zu gewährleistenden Rechtsschutzes, erheblich. Die Bestimmungen über das unabhängige Aufsichtsorgan (Artikel 17 und 18) greifen in Deutschland zudem in das föderale Kompetenzgefüge ein, indem sie eine Einrichtung auf Bundesebene erforderlich machen, obwohl die Häfen in die Regelungs- und Aufsichtskompetenz der Länder fallen. Eine deklaratorische Bestimmung, dass die Mitgliedstaaten eine effektive wettbewerbliche Kontrolle der Häfen sicherzustellen haben - wie z. B. durch Kartellbehörden - wäre ausreichend.

7. Der Bundesrat befürchtet, dass die Kommission mit dieser Verordnung auch verkehrslenkend in den bestehenden Markt eingreifen wird. Dies wird auf jeden Fall zu Lasten der Häfen der Nordrange und damit auch der deutschen Häfen gehen, da laut Aussagen der Kommission ca. 20 Prozent der gesamten EU-Gütermenge in den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg umgeschlagen werden. Die Verteilung von Gütermengen ist das Ergebnis eines umkämpften Marktes, in den die Kommission nicht regulierend eingreifen sollte.

8. Mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag greift die Kommission hinsichtlich der gesamten Struktur und Organisation maßgeblich in die Unabhängigkeit der Häfen ein. Durch die Einrichtung des "unabhängigen Aufsichtsorgans" (Artikel 17) wird zusätzlich der Föderalismus in Bezug auf die deutschen Häfen in Frage gestellt. Zudem sind im vorliegenden Entwurf der Verordnung erste Ansätze zu einem einheitlichen Preissystem aller europäischen Häfen erkennbar, was den Grundsätzen der Marktwirtschaft widersprechen würde. Innerhalb der Häfen und zwischen den europäischen Häfen funktioniert der Wettbewerb. Der vorliegende Verordnungsvorschlag schafft diesbezüglich keine zusätzlichen Gestaltungsspielräume, sondern engt die bestehenden unnötig ein. Er wird daher vom Bundesrat abgelehnt.

9. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Europaausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Peter Lehnert, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

8. September 2014

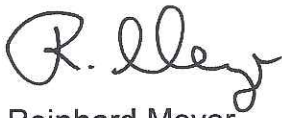
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei übersende ich Ihnen die Berichtsbögen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union zu folgenden im August 2013 mit dem Landtag identifizierten landespolitisch bedeutsamen Vorhaben der Europäischen Kommission:

1. Rahmen für die künftige Hafenpolitik der EU,
2. Modernisierung der staatlichen Beihilfen,
3. Kohäsionspolitik, insbesondere die Frage nach der künftigen finanziellen Ausstattung der Strukturfonds,
4. Stärkung des Binnenmarktes,
5. Richtlinienvorschlag zur Modernisierung des EU-Vergaberechts aus Dezember 2011.

Es handelt sich jeweils um die Sachstände mit Stichtag 01. August 2014.

Mit freundlichen Grüßen,


Reinhard Meyer

Anlage: Sachstände zu landespolitisch bedeutsame EU Vorhaben

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des
Europaausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Peter Lehnert, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

- nur per E-Mail -

17. Februar 2015

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

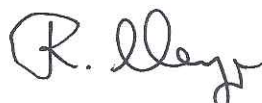
anbei übersende ich Ihnen die Berichtsbögen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union zu folgenden im August 2013 mit dem Landtag identifizierten landespolitisch bedeutsamen Vorhaben der Europäischen Kommission:

1. Rahmen für die künftige Hafenpolitik der EU,
2. Modernisierung der staatlichen Beihilfen,
3. Kohäsionspolitik, insbesondere die Frage nach der künftigen finanziellen Ausstattung der Strukturfonds,
4. Stärkung des Binnenmarktes,
5. Richtlinienvorschlag zur Modernisierung des EU-Vergaberechts aus Dezember 2011.

Es handelt sich jeweils um die Sachstände mit Stichtag 01. Februar 2015.

Die Verfahren der Europäischen Kommission zu obenstehenden Ziffern 2, 3 und 5 sind damit abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen,



Reinhard Meyer

Anlage: Sachstände zu landespolitisch bedeutsame EU Vorhaben

Landespolitisch bedeutsame Vorhaben der Europäischen Kommission

Berichtsbogen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union

hier: Aktualisierung des Sachstands mit Stand 01.02.2015

Vorhaben:	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
KOM-Nr.:	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
BR-Drucksache(n):	439/13
Federführendes Ressort:	MWAVT
Erfolgte Aktivitäten seit August 2014	Keine
Inhaltliche Sachstandsveränderung gegenüber August 2014	Der Vorschlag ist in der neuen Legislatur des EP wiederaufgenommen worden. Einige der vorgebrachten Kritikpunkte sind im Rahmen der Neufassung des Vorschlags berücksichtigt worden. Mit den anderen norddeutschen Ländern wird das weitere Vorgehen kontinuierlich abgestimmt.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des
Europaausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Peter Lehnert, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

An den
Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

1. September 2015

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei übersende ich Ihnen die Berichtsbögen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union zu den vom Landtag identifizierten landespolitisch bedeutsamen Vorhaben der Europäischen Kommission, soweit das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie betroffen ist.

Dabei handelt es sich um folgende Vorhaben:

aus KOM-Arbeitsprogramm 2013

1. den Rahmen für die künftige Hafenpolitik der EU,
2. die Stärkung des Binnenmarktes,

aus KOM-Arbeitsprogramm 2014 (LT DRs 18/1560(neu))

3. Sicherheit des Seeverkehrs,
4. KOM Mitteilung: Innovationsunion,

aus KOM-Arbeitsprogramm 2015 (LT DRs 18/2812(neu))

5. Integration in den Arbeitsmarkt,
6. Mobilität von Arbeitskräften,
7. Vereinfachung der EU RiLi zur Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmern,
8. Evaluierung der EU RiLi über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge,
9. Einrichtung eines EU Fonds für strategische Investitionen – EFSI,
10. Halbzeitbilanz der Wachstumsstrategie 2020,

11. Binnenmarktstrategie mit Fokus auf KMU,
12. Handels- und Innovationsstrategie (Freihandelsabkommen),
13. Paket für den digitalen Binnenmarkt,
14. Evaluierung der EU RiLi über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

Es handelt sich jeweils um die Sachstände mit Stichtag 1. August 2015.

Mit freundlichen Grüßen,

gezeichnet

Reinhard Meyer

Anlage: Sachstände zu landespolitisch bedeutsame EU Vorhaben

Landespolitisch bedeutsame Vorhaben der Europäischen Kommission

Berichtsbogen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union

hier: Aktualisierung des Sachstands mit Stand 01.08.2015

Vorhaben:	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
KOM-Nr.:	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
BR-Drucksache(n):	439/13
Federführendes Ressort:	MWAVT
Erfolgte Aktivitäten seit Februar 2015	Abstimmung mit den anderen norddeutschen Küstenländern, Brüsselreise der norddt. Verkehrsminister
Inhaltliche Sachstandsveränderung gegenüber Februar 2015	<p>Der 2. Berichtsentwurf von Berichterstatter MdEP Fleckenstein liegt vor. Gegenüber dem 1. Entwurf sind mit Ausnahme der Streichung des Art. 3 (Marktzugang) nur kleinere Änderungen vorgenommen worden.</p> <p>Problematisch könnten noch die Themen Baggern, staatliche Beihilfen und die Schwelle zur Anwendung der verwaltungsintensiven Transparenzbestimmungen sein. Das Thema wasserseitiger Zugang ist zufriedenstellend gelöst.</p> <p>Mit den anderen norddeutschen Ländern wird das weitere Vorgehen kontinuierlich abgestimmt.</p>

Landespolitisch bedeutsame Vorhaben der Europäischen Kommission

Berichtsbogen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union

hier: Aktualisierung des Sachstands mit Stand 01.01.2016

Vorhaben:	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
KOM-Nr.:	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
BR-Drucksache(n):	439/13
Federführendes Ressort:	MWAVT
Erfolgte Aktivitäten seit August 2015	Laufende Abstimmung mit den anderen norddeutschen Küstenländern, u. a. im Rahmen des 4. Hafenentwicklungsdialogs der norddt. Küstenländer
Inhaltliche Sachstandsveränderung gegenüber August 2015	<p>Es sind in vielen Bereichen größtenteils für Schleswig-Holstein eher unbedeutende aber hauptsächlich positive Änderungen am nun vorabgestimmten Text vorgenommen worden.</p> <p>Es folgen die Verhandlungen zwischen dem Europäischem Parlament und dem Rat.</p> <p>Mit den anderen norddeutschen Ländern wird das weitere Vorgehen kontinuierlich abgestimmt.</p>

Landespolitisch bedeutsame Vorhaben der Europäischen Kommission

Berichtsbogen gemäß Abschnitt B, Punkt 4.2 der Vereinbarung zwischen Landesregierung und Landtag (...) zur Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Europäischen Union

hier: Aktualisierung des Sachstands mit Stand 01.08.2016

Vorhaben:	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
KOM-Nr.:	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
BR-Drucksache(n):	439/13
Federführendes Ressort:	MWAVT
Erfolgte Aktivitäten seit Januar 2016	Laufende Abstimmung mit den anderen norddeutschen Küstenländern, u. a. im Rahmen des 5. Hafenentwicklungsdialogs der norddeutschen Küstenländer
Inhaltliche Sachstandsveränderung gegenüber Januar 2016	<p>Das Europäische Parlament (EP), der Rat und die Kommission haben sich Ende Juni auf einen Kompromiss zur sog. Hafen-VO, die den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen regelt, geeinigt.</p> <p>Die Baggerei unterliegt danach den Transparenzvorschriften der VO, wird aber nicht als Hafendienstleistung definiert. Das Kapitel über die Bedingungen des Marktzugangs bezieht sich nur noch auf die Organisation der Hafendienste.</p> <p>Die Ausschreibung von Hafendienstleistungen im EU-Amtsblatt im Falle der Begrenzung der Anbieterzahl ist gestrichen und auf eine allgemeine Verfahrensbeschreibung beschränkt worden.</p> <p>Lotsendienste sind von den Organisationsvorschriften ausgenommen worden.</p> <p>Die Arbeitnehmerrechte (Streikrecht und</p>

	<p>Sozialvorschriften) sind in den Text aufgenommen worden.</p> <p>Nun müssen EP und Rat dem Ergebnis noch zustimmen.</p> <p>Nach Erklärung des EP-Berichterstatters, MdEP Knut Fleckenstein, hängt die Abstimmung im EP davon ab, wie und in welcher Form Investitionen in Häfen als staatliche Beihilfen eingestuft würden. Somit werde das EP erst abstimmen, wenn die KOM einen Entwurf der Allgemeinen Gruppenfreistellungs-VO (AGVO) vorgelegt habe.</p>
--	--