



Brüssel, den 29.4.2020
COM(2020) 177 final

2020/0067 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/352 in Bezug auf die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung der Erhebung von Hafinfrastrukturentgelten durch die Leitungsorgane oder zuständigen Behörden vor dem Hintergrund des COVID-19-Ausbruchs

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 (im Folgenden „Verordnung (EU) 2017/352“)¹ werden ein Rahmen für die Erbringung von Hafendiensten und gemeinsame Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen festgelegt. Gemäß Artikel 13 dieser Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Hafeninfrastrukturentgelt erhoben wird.

Der COVID-19-Ausbruch hat schwerwiegende Auswirkungen auf den Seeverkehr und die finanzielle Leistungsfähigkeit der Betreiber. Daher könnte eine Aussetzung oder Stundung der Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten den Schiffsbetreibern unter diesen außergewöhnlichen Umständen helfen.

Gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/352 müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass ein Hafeninfrastrukturentgelt erhoben wird.

In Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2017/352 ist „Hafeninfrastrukturentgelt“ definiert als *„ein unmittelbar oder mittelbar zugunsten des Leitungsorgans des Hafens oder der zuständigen Behörde erhobenes Entgelt für die Nutzung von Infrastruktur, Anlagen und Diensten, einschließlich der Zugangswasserstraße zum betreffenden Hafen, sowie für den Zugang zur Abfertigung von Fahrgästen und Ladung, jedoch mit Ausnahme von Pachtgebühren und anderen Entgelten mit gleicher Wirkung“*.

Die Hafeninfrastrukturentgelte werden vom Leitungsorgan eines Hafens oder von der zuständigen Behörde erhoben und sind von den Hafennutzern, d. h. den Schiffseignern oder -betreibern, zu zahlen.

Gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/352 können Hafeninfrastrukturentgelte unter anderem für bestimmte Kategorien von Nutzern unterschiedlich hoch sein; das Leitungsorgan eines Hafens oder die zuständige Behörde darf die Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten nach dieser Bestimmung jedoch nicht für alle Hafennutzer erlassen, aussetzen, ermäßigen oder stunden.

Mit der neuen Übergangsbestimmung erhalten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Leitungsorganen eines Hafens oder den zuständigen Behörden die Entscheidung darüber zu überlassen, ob sie die Zahlung der Hafeninfrastrukturentgelte

- erlassen (ignorieren, d. h. überhaupt keine Zahlung verlangen) oder
- aussetzen (die Zahlung für einen bestimmten Zeitraum einfrieren oder ruhen lassen) oder
- ermäßigen (die Zahlung verringern) oder
- stunden (die Zahlung zu einem späteren Zeitpunkt verlangen).

Da ungewiss ist, wie lange sich der COVID-19-Ausbruch auf den Seeverkehr auswirken wird, und um dem Sektor ausreichend Flexibilität einzuräumen, soll die neue

¹ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

Übergangsbestimmung für Hafeninfrastrukturentgelte gelten, die im Zeitraum zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Dezember 2020 fällig werden.

Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2017/352 lautet: „Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Nutzer der Hafeninfrasturktur über etwaige Änderungen der Art oder der Höhe der Hafeninfrasturkturentgelte mindestens zwei Monate vor dem Tag des Wirksamwerdens dieser Änderungen unterrichtet werden.“

Unter außergewöhnlichen Umständen wie denen der derzeitigen Coronavirus-Krise sollte von der Frist von „mindestens zwei Monate[n]“ abgesehen werden. Daher wird mit der vorgeschlagenen Änderung den Leitungsorganen eines Hafens bzw. den zuständigen Behörden die Möglichkeit eingeräumt, unter außergewöhnlichen Umständen von der Frist von mindestens zwei Monaten abzuweichen und die Nutzer zu einem späteren, von dem Leitungsorgan eines Hafens oder der zuständigen Behörde zu bestimmenden Zeitpunkt zu unterrichten.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

In der Verordnung (EU) 2017/352 ist für Häfen keine Möglichkeit vorgesehen, Hafeninfrasturkturentgelte aufgrund außergewöhnlicher Umstände wie der Folgen des COVID-19-Ausbruchs zu erlassen, auszusetzen, zu ermäßigen oder zu stunden. Die Verordnung sollte daher geändert werden, um die Auswirkungen der derzeitigen Krise abzumildern und Rechtssicherheit für die Mitgliedstaaten, ihre zuständigen Behörden und Einzelpersonen zu schaffen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das wirksame Funktionieren des Seeverkehrs hängt von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Schiffsbetreiber ab. Die negativen wirtschaftlichen Folgen, die sich durch den derzeitigen COVID-19-Ausbruch für die Schiffsbetreiber ergeben, werden deren finanzielle Solidität beeinträchtigen und schwerwiegende negative Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Wirtschaft insgesamt haben. Die Änderung der Verordnung (EU) 2017/352 kann zur Lösung des Problems beitragen, da die Mitgliedstaaten den Leitungsorganen eines Hafens oder den zuständigen Behörden dann Flexibilität bei der Entscheidung darüber einräumen können, ob sie die Zahlung von Hafeninfrasturkturentgelten erlassen, aussetzen, ermäßigen oder stunden. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die verabschiedeten Maßnahmen mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen im Einklang stehen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der Initiative ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Er gestattet den Erlass aller geeigneten Vorschriften für den Seeverkehr und diente bereits als Grundlage für die Annahme der Verordnung (EU) 2017/352.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden: Die Mitgliedstaaten haben auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2017/352 keine Handhabe, den Häfen aus Gründen wie den hier dargelegten den Erlass, die Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung von Hafeninfrasturkturentgelten zu gestatten. Dieses Ziel kann nur durch eine Änderung der Verordnung erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Maßnahme ist befristet und geht nicht über das erforderliche Maß für die Erreichung ihres Ziels hinaus, das darin besteht, die Auswirkungen des derzeitigen COVID-19-Ausbruchs für die Zwecke der Anwendung der Verordnung (EU) 2017/352 abzumildern. Die vorgeschlagene Maßnahme ist daher verhältnismäßig.

- **Wahl des Instruments**

Da mit dem Rechtsakt die Verordnung (EU) 2017/352 geändert wird, ist eine Verordnung das geeignete Rechtsinstrument.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Es handelt sich hierbei um eine dringende Maßnahme, die durch den plötzlichen, unvorhersehbaren COVID-19-Ausbruch ausgelöst wird. Aus diesem Grund fällt die Maßnahme nicht unter das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung, und es wurde keine Ex-post-Bewertung durchgeführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Einige Behörden und Häfen der Mitgliedstaaten haben jedoch bereits ähnliche Maßnahmen wie die vorgesehenen angekündigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wie bereits erläutert, war eine ordnungsgemäße Einholung von Fachwissen aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht möglich.

- **Folgenabschätzung**

Angesichts der Dringlichkeit der Situation konnte keine Folgenabschätzung durchgeführt werden.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Maßnahme enthält keine spezifischen Überwachungs- oder Berichterstattungsregelungen. Im Hinblick auf die Erstellung des gemäß Artikel 20 der Verordnung (EU) 2017/352 bis zum 24. März 2023 an das Europäische Parlament und den Rat zu übermittelnden Berichts über die Anwendung und Wirksamkeit der Verordnung werden die Mitgliedstaaten jedoch aufgefordert, über die Anwendung der Maßnahmen zu berichten.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 21 der Verordnung (EU) 2017/352 wird ein neuer Absatz 3 angefügt. Mit der neuen Bestimmung erhalten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, unbeschadet des Artikels 13 Absatz 1 den Leitungsorganen eines Hafens oder den zuständigen Behörden zu gestatten, die Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten, die im Zeitraum zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Dezember 2020 fällig werden, zu erlassen, auszusetzen, zu ermäßigen oder zu stunden. Der Erlass, die Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung des Hafeninfrastrukturentgelts muss allen Hafennutzern, die zur Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten verpflichtet sind, in transparenter, objektiver und nichtdiskriminierender Weise gewährt werden. Darüber hinaus wird den Leitungsorganen eines Hafens oder den zuständigen Behörden mit der neuen Bestimmung die Möglichkeit eingeräumt, von der in Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2017/352 festgelegten Frist von „mindestens zwei Monate[n]“ abzuweichen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/352 in Bezug auf die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung der Erhebung von Hafeninfrastrukturentgelten durch die Leitungsorgane oder zuständigen Behörden vor dem Hintergrund des COVID-19-Ausbruchs

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der COVID-19-Ausbruch hat schwerwiegende Auswirkungen auf den Seeverkehr. Die daraus resultierenden schwerwiegenden Folgen für den Seeverkehr und die Hafeninfrastuktur sind seit dem 1. März 2020 allmählich überall spürbar geworden und dürften das ganze Jahr 2020 über anhalten. Ein Erlass, eine Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung der Zahlungen von Hafeninfrastrukturentgelten könnte daher dazu beitragen, die finanzielle Leistungsfähigkeit der Schiffsbetreiber unter diesen außergewöhnlichen Umständen aufrechtzuerhalten.
- (2) Gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass von einem Leitungsorgan eines Hafens oder von einer zuständigen Behörde Hafeninfrastrukturentgelte erhoben werden. Für diese Pflicht zur Erhebung von Entgelten ist keine Ausnahme vorgesehen, auch nicht unter außergewöhnlichen Umständen.
- (3) In Anbetracht der Folgen des COVID-19-Ausbruchs sollten die Mitgliedstaaten den Leitungsorganen eines Hafens oder den zuständigen Behörden die Möglichkeit einräumen können, die Zahlung von Hafeninfrastrukturentgelten, die im Zeitraum

² ABl. C, S. .

³ ABl. C, S. .

⁴ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

zwischen dem 1. März 2020 und dem 31. Dezember 2020 fällig werden, zu erlassen, auszusetzen, zu ermäßigen oder zu stunden. Der Erlass, die Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung der Hafeninfraktorentgelte sollte allen Hafennutzern, die zur Zahlung von Hafeninfraktorentgelten verpflichtet sind, in transparenter, objektiver und nichtdiskriminierender Weise gewährt werden.

- (4) In Anbetracht der Dringlichkeit sollten die Leitungsorgane eines Hafens oder die zuständigen Behörden außerdem von der Verpflichtung gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2017/352 abweichen können, die Nutzer der Hafeninfrakturstuktur über etwaige Änderungen der Art oder der Höhe der Hafeninfrakturentgelte mindestens zwei Monate vor dem Tag des Wirksamwerdens dieser Änderungen zu unterrichten.
- (5) Da das Ziel dieser Verordnung angesichts der sich aus dem COVID-19-Ausbruch ergebenden Dringlichkeit die Annahme einer Änderung der Verordnung (EU) 2017/352 erfordert, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (6) Da aufgrund der durch den COVID-19-Ausbruch verursachten außergewöhnlichen Umstände, die den vorgeschlagenen Maßnahmen zugrunde liegen, Dringlichkeit besteht und diese Maßnahmen im Interesse der Aufrechterhaltung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Schiffsbetreiber rasch verabschiedet werden sollten, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die nach Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.
- (7) Aufgrund der Unvorhersehbarkeit des plötzlichen COVID-19-Ausbruchs sowie der für den Erlass einschlägiger Maßnahmen erforderlichen relevanten Gesetzgebungsverfahren war es nicht möglich, diese Maßnahmen rechtzeitig zu erlassen. Aus diesem Grund sollten die Bestimmungen dieser Verordnung auch für die Entgelte gelten, die im Zeitraum vor dem Inkrafttreten der Verordnung fällig wurden. Angesichts der Art dieser Bestimmungen dürfte ein solcher Ansatz nicht zu einer Verletzung des berechtigten Vertrauens der Betroffenen führen.
- (8) Diese Verordnung sollte aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Artikel 21 der Verordnung (EU) 2017/352 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Abweichend von Artikel 13 Absatz 1 können die Mitgliedstaaten dem Leitungsorgan des Hafens oder der zuständigen Behörde gestatten, für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 das fällige Hafeninfraktorentgelt zu erlassen, auszusetzen oder zu ermäßigen oder dessen Zahlung zu stunden. Der Erlass, die Aussetzung, Ermäßigung oder Stundung des Hafeninfraktorentgelts wird allen Hafennutzern, die zur Zahlung von Hafeninfraktorentgelten verpflichtet sind, in transparenter, objektiver und nichtdiskriminierender Weise gewährt.“

Das Leitungsorgan des Hafens oder die zuständige Behörde gewährleistet, dass die Hafennutzer und die Vertreter oder Verbände der Hafennutzer entsprechend unterrichtet werden. Die in Artikel 13 Absatz 5 genannte Frist von zwei Monaten findet keine Anwendung.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident