

UPDATE BEIHILFENRECHT

FÖRDERUNG DER HAFENBAHN IST GENEHMIGUNGSFÄHIGE BEIHILFE

Kommission, Entsch. v. 10.03.2017, C(2017) 1718 final – Hafen Lübeck

Um LNG-Treibstoff für Schiffe anzuliefern, sollen im Hafen von Lübeck Eisenbahnanlagen ausgebaut werden. Dieser Ausbau wird zum einen mit EU-Geldern und zum anderen mit nationalen Mitteln gefördert. Die nationalen Mittel wurden ordnungsgemäß bei der EU-Kommission (DG Competition) notifiziert.

Die Kommission prüft den Fall schulmäßig anhand ihrer bisherigen Fallpraxis durch: Ein von der Stadt Lübeck zu gewährendes Darlehen hält Marktbedingungen ein, so dass keine Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV vorliegt. Näher zu untersuchen war, ob ein Zuschuss der Investitionsbank für den Ausbau der Hafenbahninfrastruktur eine Beihilfe darstellt. Der Bau von allgemein zugänglicher Eisenbahninfrastruktur liegt in der Regel außerhalb des Beihilfenrechts. Anders verhält es sich, wenn die Eisenbahninfrastruktur als „gewidmete Infrastruktur“ ein bestimmtes Unternehmen begünstigt. Dies ist hier der Fall, weil die Eisenbahnanlagen innerhalb des Hafengebiets liegen und ausschließlich dazu dienen, LNG zum Hafenterminal zu transportieren. Begünstigt wird daher der Hafentreiber. Der Betrieb eines Hafens stellt eine unternehmerische Tätigkeit dar. Auch die übrigen Tatbestandsmerkmale des Beihilfenbegriffs sieht die Kommission als erfüllt an. Demgegenüber liegt auf der Ebene der Nutzer keine Beihilfe vor, weil die gesamte Hafeninfrastruktur ihnen diskriminierungsfrei und gegen marktgerechtes Entgelt zur Verfügung gestellt wird.

Die Beihilfe für den Hafentreiber ist auf Grundlage von Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV genehmigungsfähig, wenn sie einem Ziel von gemeinsamem Interesse dient, erforderlich und verhältnismäßig ist, einen Anreizeffekt hat, die Auswirkung auf den Wettbewerb und den zwischenstaatlichen Handel nicht dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen und die Transparenzvorschriften gewahrt sind. Das gemeinsame Ziel liegt hier in der Förderung von umweltfreundlichem LNG-Treibstoff und dem Ausbau des Trans-Europäischen Transport Netzwerks (TEN-T). Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Anreizeffekt werden gemeinsam geprüft. Ähnlich dem deutschen Zuwendungsrecht kommt es für Erforderlichkeit und Anreizeffekt vor allem darauf an, dass das Projekt noch nicht begonnen wurde und davon auszugehen ist, dass es ohne die Förderung nicht realisiert würde. Die Verhältnismäßigkeit ist gewahrt, wenn die Förderung die ungedeckten Projektkosten („funding gap“) nicht übersteigt. Damit sind dann auch die Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel vertretbar.

Bedeutung für die Praxis

Die Entscheidung zeigt (erneut) die beihilfenrechtlichen Möglichkeiten und Grenzen zur Förderung von Hafenbahninfrastruktur auf. Durch die schulmäßige Prüfung und die umfangreiche Zitierung der bisherigen Fallpraxis stellt die Entscheidung über den konkreten Fall hinaus eine gute Referenz für die beihilfenrechtliche Beurteilung von Infrastrukturprojekten dar, deren Genehmigungsfähigkeit unmittelbar auf Grundlage des AEUV zu prüfen ist. Inhaltlich ist anzumerken, dass die Kommission die von ihr entwickelten Kriterien für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit nach Art. 107 Abs. 3 lit. c) AEUV nicht klar voneinander abgrenzt und teilweise vermischt.