

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>, <Nouredine.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>, <Katr.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](mailto:thilo.kuhn@wimi.landsh.de)

[www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de](http://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**

<b>Vorhaben:</b>	Vorschlag der EU-KOM zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen
<b>KOM-Nr.:</b>	COM(2013) 296 final; Ratsdok. 10154/13
<b>BR-Drucksache(n):</b>	439/13
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	Bedingt
<b>Federführendes Ressort:</b>	MWAVT
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	Marktöffnung für Hafendienste mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen zu steigern
<b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b>	S. anl. Antrag für den Bundesrats Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bundesrates. In beiden Ausschüssen mit 16:0 angenommen.
<b>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</b>	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.
<b>Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):</b>	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.

## 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

<b>Vorhaben:</b>	Modernisierung der staatlichen Beihilfen
<b>KOM-Nr.:</b>	KOM(2012) 209 final u.a.
<b>BR-Drucksache(n):</b>	277/12, 277/1/12, 277/12 (B), zu 277/12 (B)
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	Ja.
<b>Federführendes Ressort:</b>	MWAVT
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erarbeitung und Festlegung der allgemeinen Grundsätze, die die Kommission bei der Würdigung der Vereinbarkeit aller Beihilfemaßnahmen anlegt.</li> <li>▪ Überarbeitung und Straffung der Beihilfeleitlinien, um sie mit diesen allgemeinen Grundsätzen in Einklang zu bringen.</li> <li>▪ Überprüfung der De-minimis-Verordnung.</li> <li>▪ Änderungen in der Ermächtigungsverordnung des Rates, um die Kommission in die Lage zu versetzen, bestimmte Kategorien von Beihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären und sie damit von der Anmeldepflicht zu befreien.</li> <li>▪ Überarbeitung und mögliche Ausweitung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung.</li> <li>▪ Präzisierung und bessere Erläuterung des Begriffs der staatlichen Beihilfe.</li> <li>▪ Modernisierung der Verfahrensverordnung in Bezug auf die Behandlung von Beschwerden und die Verarbeitung von Marktinformationen.</li> </ul>
<b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehr Rechtssicherheit bei Förderentscheidungen.</li> <li>▪ Ausweitung von Fördermöglichkeiten.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verstärkte Prüf- und Berichtspflichten durch Verlagerung der Beihilfenkontrolle - Befreiung von der Anmeldepflicht beseitigt nicht die Möglichkeit der Kommission zur nachgelagerten Kontrolle.</li> </ul>
<p>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ermächtigungs- und Verfahrensverordnung sind beschlossen.</li> <li>▪ Regionalbeihilfeleitlinien sind beschlossen.</li> <li>▪ Allgemeine Gruppenfreistellungs- und De-minimis-Verordnung sowie zahlreiche Beihilfeleitlinien befinden sich in der Konsultation/Abstimmung mit den Mitgliedstaaten.</li> </ul>
<p>Wichtige Zeitpunkte und Termine (so weit bekannt):</p>	<p>Inkrafttreten der Neuregelungen überwiegend zum 1.7.2014, Verlängerung der zum 31.12.2013 auslaufenden Regelungen bis dahin beschlossen oder angekündigt.</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**

<b>Vorhaben:</b>	Operationelles Programm des Landes Schleswig-Holstein für den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und für den Europäischen Sozialfonds (ESF) in der Förderperiode 2014 - 2020
<b>KOM-Nr.:</b>	KOM-Nr. für das Operationelle Programm noch nicht vorhanden. Die Verordnungen liegen bislang nur in einer Entwurfsfassung vor.
<b>BR-Drucksache(n):</b>	Zu den Verordnungsentwürfen: Allg. VO: 629/11 365/12 723/12 EFRE-VO / ESF-VO
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	ja
<b>Federführendes Ressort:</b>	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (EFRE-/ESF-Fondsverwaltung)
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	<p>In der neuen Förderperiode ab 2014 sollen die Strukturfonds gezielt eingesetzt werden, um die Ziele der EU-2020-Strategie zu erreichen (intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum).</p> <p>Für den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung sieht die Kommission eine Konzentration der Mittel (für stärker entwickelte Regionen wie Schleswig-Holstein mindestens 80%) auf die thematischen Ziele 1, 3 und 4 vor (s.u.).</p> <p>Die Sicherung und Gewinnung von Fachkräften wird das übergeordnete Ziel des neuen Arbeitsmarktprogramms (ESF) sein. Darüber hinaus wird das Programm Unterstützung bei der Integration von Menschen bieten, die es besonders schwer haben, in den ersten Arbeitsmarkt zu kommen. Weitere Maßnahmen</p>

	fördern das Potential junger Menschen.
<p><b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b></p>	<p>Die o.g. Ziele des EFRE sollen in Schleswig-Holstein wie folgt adressiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thematisches Ziel 1 Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation (35% der EFRE-Mittel).</li> <li>– Thematisches Ziel 4 Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO2-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft (25% der EFRE-Mittel).</li> <li>– Thematisches Ziel 3 Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU (20% der EFRE-Mittel).</li> </ul> <p>Das „Landesprogramm Neue Arbeit“ (ESF) wird nach den Vorstellungen des MWAVT aus drei Prioritätsachsen bestehen:</p> <p>A: Förderung der Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte.</p> <p>B: Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut.</p> <p>C: Investitionen in Bildung, Kompetenzen und lebenslanges Lernen.</p> <p>Diese Programmarchitektur wurde dem Kabinett bereits vorgestellt.</p>
<p><b>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</b></p>	<p><u>Hier:</u> Höhe der finanziellen Ausstattung:</p> <p>Die Höhe der ESF-Mittel, die Schleswig-Holstein in der nächsten Förderperiode 2014 bis 2020 zur Verfügung stehen, hängt neben der Mittelzuweisung der EU an Deutschland auch von der Mittelaufteilung zwischen dem Bund und den Ländern sowie zwischen den Ländern ab. Beim mehrjährigen Finanzrahmen steht nach der politischen Einigung über den Mittelfristigen Finanzrahmen die formelle Zustimmung des Parlamentsplenums zu MFR-Verordnung noch aus. Die Gespräche zwischen Bund und Ländern haben gleichwohl Ende Juni 2013 begonnen, eine Entscheidung steht jedoch auch hier noch aus.</p>

	<p>Aufgrund der für Deutschland insgesamt zurückgehenden Strukturfonds- und damit auch EFRE-/ESF-Mittel, wird bei den derzeitigen Planungen davon ausgegangen, dass in der nächsten Förderperiode etwa 250 Mio. € EFRE-Mittel und 75 Millionen € ESF-Mittel nach SH fließen.</p>
<p><b>Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Derzeit werden die ersten Entwürfe der Operationellen Programme weiter konkretisiert. Der Kabinettsbeschluss ist für Mitte November 13 vorgesehen.</li> <li>– Danach soll das OP über den Bund der EU-Kommission zur Genehmigung eingereicht werden. Dies ist erst nach Verabschiedung der Strukturfondsverordnungen und frühestens zusammen mit dem Einreichen der Partnerschaftsvereinbarung durch den Bund möglich.</li> <li>– Die EU-Kommission hat grundsätzlich bis zu 6 Monaten Zeit, die OP zu genehmigen. Mit der Genehmigung wird bis Ende des zweiten Halbjahres 2014 gerechnet.</li> </ul>

*Stand: 30.8.13 (MWAVT, Referate VII21 und VII51)*

## 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

<b>Vorhaben:</b>	Stärkung des Binnenmarktes
<b>KOM-Nr.:</b>	2011(206) final 2012(573) final
<b>BR-Drucksache(n):</b>	232/11, 232/1/11, 232/11 (B) 581/12, 581/1/12, 581/12 (B)
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	Ja.
<b>Federführendes Ressort:</b>	MWAVT
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	<p>In der von der Kommission im April 2011 vorgestellten Binnenmarktakte (2011(206) final) wurden zwölf Bereiche genannt, in denen der Hebel angesetzt werden sollte, um den Binnenmarkt weiter voranzubringen. Mit der Binnenmarktakte wurde das umfassende Konzept umgesetzt, für das seinerzeit sowohl Mario Monti als auch das Europäische Parlament in ihren jeweiligen Berichten zur Zukunft des Binnenmarkts eingetreten waren. Angekündigt wurden zwölf Leitaktionen und 50 ergänzende Maßnahmen zur Stärkung von Wachstum und Vertrauen. Unter Einbindung des Europäischen Parlaments, des Rates der Europäischen Union, des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, des Ausschusses der Regionen sowie zahlreicher Interessenträger ist es gelungen, eine politische Vision des künftigen Binnenmarkts zu entwickeln, die breite Unterstützung findet, und die politische Aufmerksamkeit zu fokussieren. Es sind jedoch nach Auffassung der Kommission dringend Fortschritte erforderlich, damit – wie vom Europäischen Rat gefordert – rasch über die zwölf vorrangigen Vorschläge der ersten Binnenmarktakte Einigung erzielt werden kann.</p> <p>Daher wird in der zweiten Mitteilung (2012(573) final) eine „Binnenmarktakte II“ angekündigt, die ein zweites Paket vorrangiger Maßnahmen umfasst. Diese Maßnahmen sollen spürbare Auswirkungen in der Praxis haben und Bürger</p>

	<p>und Unternehmen darin bestärken, den Binnenmarkt zu ihrem Vorteil zu nutzen.</p>
<p><b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aufbau vollständig integrierter Netze im Binnenmarkt,</b></li> <li>▪ <b>Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität von Bürgern und Unternehmen,</b></li> <li>▪ <b>Unterstützung der digitalen Wirtschaft in ganz Europa,</b></li> <li>▪ <b>Stärkung des sozialen Unternehmertums, des Zusammenhalts und des Verbrauchervertrauens.</b></li> </ul>
<p><b>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</b></p>	<p>Die genannten zwölf Leitaktionen und 50 ergänzenden Maßnahmen werden kontinuierlich umgesetzt. Eine umfangreiche Zusammenstellung aller Vorhaben und der erfolgten bzw. geplanten Umsetzung findet sich auf <a href="http://ec.europa.eu/internal_market/smact/index_de.htm">http://ec.europa.eu/internal_market/smact/index_de.htm</a>.</p>
<p><b>Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):</b></p>	<p>S. auch hierzu <a href="http://ec.europa.eu/internal_market/smact/index_de.htm">http://ec.europa.eu/internal_market/smact/index_de.htm</a>.</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**

<b>Vorhaben:</b>	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die öffentliche Auftragsvergabe <b>und (parallel)</b> Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste
<b>KOM-Nr.:</b>	896 und 895 (final)
<b>BR-Drucksache(n):</b>	15/12 (zu 15/12, 15/1/12, 15/2/12, 15/12(B), 15/12(B)(2), zu 15/12(B) und 16/12, zu 16/12)
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	Ja
<b>Federführendes Ressort:</b>	MWAVT
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	Novellierung der Vergaberichtlinien für die klassische Vergabe ( 2004/18/EG) und die Sektorauftragsvergabe ( 2004/17/EG). Ein Systemwechsel findet nicht statt. Sie soll einen verbesserten, rechtssicheren Rahmen bieten für die öffentliche Beschaffung. KMU und „Newcomer“ erhalten besseren Zugang zum Wettbewerb. Eigenerklärungen werden zur Regel. Sozial- und Umweltbelange werden als fakultative Kriterien implementiert. Präzisierungen werden für Vertragsänderungen bzw. faktischen Neuvergaben gemacht, Laufzeiten von Rahmenverträgen werden grundsätzlich auf 4 Jahre begrenzt.

<p><b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In zahlreichen Punkten orientiert sich der Entwurf an der bestehenden nationalen Umsetzung in Deutschland und der Rechtsprechung des EuGH (z.B. werden „Inhouse“-Vergaben und „interkommunale Kooperationen“ geregelt).</li> <li>• Abschaffung der A/B-Dienstleistungskategorien.</li> <li>• Dafür: Sonderregime für soziale und sonstige Dienstleistungen (Art. 74 ff.) und Ausnahmen für juristische Dienstleistungen, Kredite, Immobilien-, Grundstücks-, Miet- und Pachtverträge.</li> <li>• Insgesamt dient der Entwurf einer erhöhten Rechtsklarheit und ist im Grundsatz zu begrüßen.</li> <li>• Zusätzlicher bürokratischer Aufwand wird durch Monitoring-Vorgaben, Berichtspflichten und Statistikanforderungen verursacht. Ein zusätzlicher Behördenaufbau („Corporate Governance“) wurde mit den anderen Ländern im Bundesrat (erfolgreich) abgelehnt.</li> </ul>
<p><b>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</b></p>	<p>Seit März 2013: Informeller Trilog zwischen EP, Rat und KOM  Am 25.06.2013 erfolgte politische Einigung im o.g. Trilog.  Die Mitgliedstaaten haben den Kompromisstexten im Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) am 17.07.2013 zugestimmt.  Der Rat wird vorbehaltlich der sprachjuristischen Prüfung formell zustimmen, sofern das Plenum des EP den Text annimmt.</p>
<p><b>Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):</b></p>	<p>Die Abstimmung im EP soll im November 2013 stattfinden.  Danach kann die formelle Zustimmung im November/Dezember 2013 erfolgen.  Ein Inkrafttreten ist für Anfang 2014 vorgesehen.  24 Monate Umsetzungsfrist: 2016</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**

<b>Vorhaben:</b>	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Konzessionsvergabe
<b>KOM-Nr.:</b>	897 (final)
<b>BR-Drucksache(n):</b>	874/11, zu 874/11
<b>Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips:</b>	Ja
<b>Federführendes Ressort:</b>	MWAVT
<b>Zielsetzung und wesentlicher Inhalt:</b>	<p>Die KOM will einen rechtssicheren Rahmen für Konzessionen einführen.</p> <p>Bislang gelten „nur“ bzw. ohnehin die Grundregeln des EU-Primärrechts (Transparenz, Wettbewerb, keine Diskriminierung).</p> <p>Ange strebt wird der bessere Zugang zu Konzessionsmärkten für Wettbewerber aus anderen MS.</p> <p>Es werden Dienstleistungs- (neu!) und Baukonzession definiert“, ebenso das „wirtschaftliche Risiko“.</p> <p>Es wird kein spezifisches Vergabeverfahren vorgegeben, dafür sind Verfahrensgarantien und Rechtsschutz zu gewährleisten.</p>
<b>Bedeutsamste Aspekte für das Land Schleswig-Holstein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Art. 9a:</li> <li>• Es konnte der Ausschluss von (heftig kritisierten) Konzessionen im Wassersektor erreicht werden.</li> </ul>
<b>Darstellung des aktuellen Sachstands sowie des voraussichtlich weiteren Fortgangs des Vorhabens mit Blick auf diese besonderen Interessen des Landes Schleswig-Holstein:</b>	<p>Seit März 2013: Informeller Trilog zwischen EP, Rat und KOM</p> <p>Am 24.06.2013 erfolgte politische Einigung im o.g. Trilog.</p> <p>Die Mitgliedstaaten haben den Kompromisstexten im Ausschuss der Ständigen</p>

	<p>Vertreter (AStV) am 17.07.2013 zugestimmt. Der Rat wird vorbehaltlich der sprachjuristischen Prüfung formell zustimmen, sofern das Plenum des EP den Text annimmt.</p>
<p><b>Wichtige Zeitpunkte und Termine (soweit bekannt):</b></p>	<p>Die Abstimmung im EP soll im November 2013 stattfinden. Danach kann die formelle Zustimmung im November/Dezember 2013 erfolgen. Ein Inkrafttreten ist für Anfang 2014 vorgesehen. 24 Monate Umsetzungsfrist: 2016</p>