



Brüssel, den **XXX**  
[...] (2016) **XXX** draft

**VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION**

vom **XXX**

**zur 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 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**Entwurf**

(Text von Bedeutung für den EWR)

# VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom **XXX**

**zur 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 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**Entwurf**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates vom 13. Juli 2015 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a und b,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission<sup>2</sup> werden bestimmte Gruppen von Beihilfen festgelegt, die für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt und von der Pflicht zu einer vor der Beihilfegewährung erfolgenden Anmeldung bei der Kommission freigestellt werden. In der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wurde angekündigt, dass die Kommission den Geltungsbereich der genannten Verordnung daraufhin überprüfen würde, ob andere Gruppen von Beihilfen, insbesondere Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen, aufgenommen werden können, sobald ausreichende Erfahrungen gesammelt wurden.
- (2) In Anbetracht der von der Kommission gesammelten Erfahrung und mit Blick auf die Vereinfachung und Präzisierung der Beihilfavorschriften, die Verringerung des Verwaltungsaufwands sowie die Konzentration der Beihilfenkontrolle durch die Kommission auf diejenigen Beihilfen, die besonders starke Verfälschungen des Wettbewerbs bewirken könnten, sollten Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen nun in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 aufgenommen werden.

---

<sup>1</sup> ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1.

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 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 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

- (3) Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen mit durchschnittlich bis zu drei Millionen Passagieren im Jahr können in Abhängigkeit von den Besonderheiten der einzelnen Flughäfen sowohl zu einer besseren Anbindung bestimmter Gebiete als auch zur Förderung der lokalen Entwicklung beitragen. Dadurch werden die Prioritäten der Strategie Europa 2020 unterstützt, die darin bestehen, einen Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zu Zielen von gemeinsamem EU-Interesse zu leisten. Die von der Kommission bei der Anwendung der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften<sup>3</sup> gesammelte Erfahrung zeigt, dass Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen keine übermäßigen Handels- und Wettbewerbsverfälschungen bewirken, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Sie sollten daher unter bestimmten Voraussetzungen unter die Gruppenfreistellung in der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen. Die Festlegung einer Anmeldeschwelle in Form der Höhe der Beihilfe ist nicht zweckmäßig, da die Auswirkung einer Beihilfe auf den Wettbewerb vor allem von der Größe des Flughafens und nicht vom Umfang der Investition abhängt.
- (4) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Beihilfen von der Anmeldepflicht sollten darauf abzielen, Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, insbesondere dadurch zu begrenzen, dass die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleistet wird. Im Hinblick auf ihre Angemessenheit sollte die Beihilfe zwei Voraussetzungen erfüllen. Die Beihilfeintensität sollte eine zulässige Beihilfehöchstintensität, die je nach Größe des Flughafens variiert, nicht übersteigen. Ferner sollte der Beihilfebetrug nicht über die Finanzierungslücke der Investition hinausgehen. Bei sehr kleinen Flughäfen mit bis zu 150 000 Passagieren pro Jahr sollte die Beihilfe nur eine dieser Voraussetzungen erfüllen müssen. Die Vereinbarkeitskriterien sollten Gewähr für einen offenen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur bieten. Nicht anwendbar sein sollte die Freistellung auf Beihilfen für Flughäfen, die in der Nähe bestehender Flughäfen mit einem Linienflugangebot liegen, weil Beihilfen für solche Flughäfen ein höheres Risiko von Wettbewerbsverfälschungen bergen und deshalb bei der Kommission angemeldet werden sollten, sofern es sich nicht um Beihilfen für sehr kleine Flughäfen (bis zu 150 000 Passagiere im Jahr) handelt, bei denen erhebliche Verfälschungen des Wettbewerbs unwahrscheinlich sind.
- (5) Seehäfen sind für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts von strategischer Bedeutung; dies wurde beispielsweise in der Strategie Europa 2020 und im Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>4</sup> dargelegt. Wie in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“<sup>5</sup> betont wurde, sind in allen maritimen Regionen der Union effiziente Häfen notwendig; dafür werden wirksame öffentliche und private Investitionen benötigt, insbesondere um die Infrastruktur für den Zugang zu Häfen sowie die Hafeninfrastuktur an die zunehmende Größe und Komplexität der Schiffsflotte, die Nutzung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie an strengere Anforderungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit anzupassen. Da nicht genügend hochwertige Hafeninfrastrukturen vorhanden sind, sind die Häfen überlastet und Verkehrsunternehmen, Verloader und Verbraucher müssen zusätzliche Kosten tragen.

---

<sup>3</sup> ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.

<sup>4</sup> KOM(2011) 144.

<sup>5</sup> KOM(2013) 295.

- (6) Die Weiterentwicklung der Binnenhäfen und ihre Integration in den multimodalen Verkehr zählen zu den Hauptzielen der Verkehrspolitik der Union. Die Rechtsvorschriften der Union sind explizit auf die Erhöhung der Intermodalität im Verkehr und die Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie den Schienenverkehr oder den Seeverkehr bzw. die Binnenschifffahrt ausgerichtet.
- (7) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Hafenbeihilfen von der Anmeldepflicht sollten darauf abzielen, Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, insbesondere dadurch zu begrenzen, dass die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleistet wird. Im Hinblick auf die Angemessenheit einer Beihilfe sollte die Beihilfeintensität nicht über die zulässige Beihilfemaximalintensität hinausgehen, die bei Seehäfen je nach dem Umfang des Investitionsvorhabens variiert. Der Beihilfebetrag sollte die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen, mit Ausnahme sehr geringer Beihilfebeträge, bei denen im Hinblick auf eine Verringerung des Verwaltungsaufwands eine vereinfachte Vorgehensweise angebracht ist. Ferner sollte ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur sichergestellt sein.
- (8) Investitionen, die in den Arbeitsplänen für die mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> eingerichteten Kernnetzkorridore enthalten sind, sind Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die für die Union von besonderer strategischer Bedeutung sind. In diese Netze eingebundene Seehäfen sind Ein- und Ausgangstore der Union für Wareneinfuhren und -ausfuhren. Binnenhäfen, die Teil dieser Netze sind, stellen wichtige Faktoren für die Multimodalität des Netzes dar. Für Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit solcher Häfen sollten höhere Anmeldeschwellen Anwendung finden.
- (9) Angesichts der seit Beginn der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 gesammelten Erfahrungen ist es ferner angezeigt, bestimmte Bestimmungen dieser Verordnungen anzupassen.
- (10) Dies gilt insbesondere für regionale Betriebsbeihilferegulungen für Gebiete in äußerster Randlage, da sich die Anwendung unterschiedlicher Bestimmungen für den Ausgleich von Beförderungsmehrkosten und von anderen Mehrkosten in der Praxis als schwierig erwies und nicht geeignet war, die in Artikel 349 AEUV genannten strukturbedingten Nachteile – Abgelegenheit, Insellage, geringe Größe, schwierige Relief- und Klimabedingungen und wirtschaftliche Abhängigkeit von einigen wenigen Erzeugnissen – die als ständige Gegebenheiten und durch ihr Zusammenwirken die Entwicklung der betroffenen Gebiete schwer beeinträchtigen, zu beheben, so dass die einschlägigen Bestimmungen durch eine für alle Mehrkosten geltende Methode ersetzt werden sollten.
- (11) Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen von Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes sollten die Anmeldeschwellen für Beihilfen in diesen Bereichen angehoben werden.
- (12) Die Verordnungen (EU) Nr. 651/2014 und (EU) Nr. 702/2014 sollten daher entsprechend geändert werden –

---

<sup>6</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

## HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

– i) die Buchstaben k) und l) erhalten folgende Fassung:

„k) Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen;

l) Beihilfen für lokale Infrastrukturen;“

– ii) die folgenden Buchstaben m) und n) werden angefügt:

„m) Beihilfen für Regionalflughäfen;

n) Hafenebeihilfen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt nicht für

a) Beihilfen für Fischerei und Aquakultur im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\*, ausgenommen Ausbildungsbeihilfen, Beihilfen zur Erschließung von KMU-Finanzierungen, Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Innovationsbeihilfen für KMU, Beihilfen für benachteiligte Arbeitnehmer und Arbeitnehmer mit Behinderungen sowie regionale Betriebsbeihilferegulungen für Gebiete in äußerster Randlage und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte;

b) Beihilfen für die Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, ausgenommen regionale Betriebsbeihilfen, KMU-Beihilfen für die Inanspruchnahme von Beratungsdiensten, Risikofinanzierungsbeihilfen, Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Innovationsbeihilfen für KMU, Umweltschutzbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen sowie Beihilfen für benachteiligte Arbeitnehmer und Arbeitnehmer mit Behinderungen;

c) Beihilfen für die Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, bei denen es sich nicht um regionale Betriebsbeihilfen handelt, in folgenden Fällen:

i) wenn sich der Beihilfebetrug nach dem Preis oder der Menge der bei Primärerzeugern erworbenen oder von den betreffenden Unternehmen vermarkteten Erzeugnisse richtet oder

ii) wenn die Beihilfe an die Bedingung geknüpft ist, dass sie ganz oder teilweise an die Primärerzeuger weitergegeben wird;

d) Beihilfen zur Erleichterung der Stilllegung nicht wettbewerbsfähiger Steinkohlenbergwerke im Sinne des Beschlusses 2010/787/EU des Rates\*\*;

e) die in Artikel 13 ausgeschlossenen Gruppen von Regionalbeihilfen.“

---

\* Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die gemeinsame Marktorganisation für Erzeugnisse der Fischerei und der Aquakultur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1184/2006 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 104/2000 des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 1).

\*\* Beschluss des Rates vom 10. Dezember 2010 über staatliche Beihilfen zur Erleichterung der Stilllegung nicht wettbewerbsfähiger Steinkohlenbergwerke (ABl. L 336 vom 21.12.2010, S. 24).

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

– i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Beihilferegelungen, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden dürfen, ausgenommen Beihilferegelungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen;“

– ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, ausgenommen Beihilferegelungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen sowie regionale Betriebsbeihilferegelungen, sofern diese Regelungen Unternehmen in Schwierigkeiten nicht gegenüber anderen Unternehmen begünstigen.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 39 erhält folgende Fassung:

„39. ‚Betriebsgewinn aus der Investition‘: Differenz zwischen den abgezinsten Einnahmen und den abgezinsten Betriebskosten im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition, wenn die Differenz positiv ist. Betriebskosten sind u. a. Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten; für die Zwecke dieser Verordnung zählen dazu jedoch weder Abschreibungs- noch Finanzierungskosten, wenn diese durch die Investitionsbeihilfe gedeckt werden. Durch Abzinsung der Einnahmen und Betriebskosten unter Verwendung eines geeigneten Abzinsungssatzes wird gewährleistet, dass ein angemessener Gewinn erzielt werden kann.“

b) Nummer 42 erhält folgende Fassung:

„42. ‚regionale Betriebsbeihilfen‘: Beihilfen zur Senkung der laufenden Ausgaben eines Unternehmens. Dazu zählen Kostenkategorien wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber Abschreibungen und Finanzierungskosten, wenn diese bei Gewährung der Investitionsbeihilfe als beihilfefähige Kosten berücksichtigt wurden;“

c) Nummer 48 erhält folgende Fassung:

„48. ‚Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte‘: NUTS-II-Gebiete mit weniger als 8 Einwohnern pro km<sup>2</sup> oder NUTS-III-Gebiete mit weniger als 12,5 Einwohnern pro km<sup>2</sup>;“

d) Folgender Artikel 48a wird eingefügt:

„48a. ‚Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte‘: NUTS-II-Gebiete mit weniger als 8 Einwohnern pro km<sup>2</sup>;“

e) Nummer 55 erhält folgende Fassung:

„55. ‚für Betriebsbeihilfen in Frage kommende Gebiete‘: Gebiete in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 AEUV oder Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte oder Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte;“

f) Folgender Artikel 61a wird eingefügt:

„61a. ‚Einstellung derselben oder einer ähnlichen Tätigkeit‘: vollständige oder partielle Einstellung, die einen erheblichen Abbau von Arbeitsplätzen zur Folge hat. Für die Zwecke dieser Bestimmung wird ein ‚erheblicher Abbau von Arbeitsplätzen‘ als Abbau von mindestens [100] Arbeitsplätzen in dieser Tätigkeit in einer Betriebsstätte oder als

Stellenabbau in dieser Tätigkeit in einer Betriebsstätte um mindestens 50 % des Personals definiert;“

g) nach Nummer 143 werden folgende Nummern eingefügt:

### **„Begriffsbestimmungen für Beihilfen für Regionalflughäfen**

144. ‚Flughafeninfrastruktur‘: Infrastruktur und Ausrüstung für die Erbringung von Flughafendienstleistungen durch den Flughafen für Luftverkehrsgesellschaften und die verschiedenen Dienstleister; der Begriff umfasst Start- und Landebahnen, Terminals, Vorfeldflächen, Rollbahnen, zentralisierte Bodenabfertigungsinfrastruktur sowie alle anderen Einrichtungen, die die Erbringung von Flughafendienstleistungen direkt unterstützen; er umfasst nicht Infrastruktur und Ausrüstung, die in erster Linie für nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten benötigt wird;

145. ‚Luftverkehrsgesellschaft‘: Luftverkehrsgesellschaften mit gültiger, von einem Mitgliedstaat oder einem Mitglied des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates\* erteilter Betriebsgenehmigung;

146. ‚Flughafen‘: Einheit oder Gruppe von Einheiten, die als wirtschaftliche Tätigkeit Flughafendienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften erbringt;

147. ‚Flughafendienstleistungen‘: Dienstleistungen, die ein Flughafen oder eine seiner Tochtergesellschaften für Luftverkehrsgesellschaften erbringt, um die Abfertigung von Luftfahrzeugen von der Landung bis zum Start sowie von Fluggästen und Fracht zu gewährleisten, damit Luftverkehrsgesellschaften Luftverkehrsdienstleistungen erbringen können; darunter fällt auch die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und die Bereitstellung zentralisierter Bodenabfertigungsinfrastruktur;

148. ‚durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen‘: Berechnungsgrundlage sind die ankommenden und abfliegenden Passagiere während der beiden Geschäftsjahre, die dem Geschäftsjahr der Beihilfegewährung vorausgehen;

149. ‚zentralisierte Bodenabfertigungsinfrastruktur‘: Infrastruktur, die in der Regel vom Flughafenbetreiber betrieben und den verschiedenen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, mit Ausnahme der Ausrüstung, die im Eigentum der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten steht oder von diesen betrieben wird;

150. ‚Hochgeschwindigkeitszug‘: Zug, der Geschwindigkeiten von über 200 km/h erreichen kann;

151. ‚Bodenabfertigungsdienste‘: an Flughäfen für die Flughafennutzer erbrachte Dienste im Sinne des Anhangs der Richtlinie 96/67/EG des Rates\*\*;

152. ‚nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten‘: gewerbliche Dienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften oder andere Nutzer des Flughafens, so zum Beispiel Nebendienstleistungen für Passagiere, Spediteure oder andere Dienstleister, die Vermietung von Büro- und Verkaufsräumen, Pkw-Parkplätze und Hotels;

153. ‚Regionalflughafen‘: Flughafen mit einem durchschnittlichen jährlichen Passagieraufkommen von bis zu 3 Mio. Passagieren.

### **Begriffsbestimmungen für Beihilfen für Häfen**

154. ‚Hafen‘: Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, bestehend aus Infrastruktur und Ausrüstung, die die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die

Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter oder das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jeder sonstigen Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;

155. ‚Seehafen‘: Hafen, der in erster Linie die Aufnahme von Seeschiffen ermöglicht;

156. ‚Binnenhafen‘: Hafen, der kein Seehafen ist und die Aufnahme von Binnenschiffen ermöglicht;

157. ‚Hafeninfrastruktur‘: Infrastruktur und Einrichtungen für die Erbringung von verkehrsbezogenen Hafendiensten, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie Verkehrsinfrastruktur im Hafengebiet;

158. ‚Hafensuprastruktur‘: auf der Infrastruktur befindliche Anlagen, Gebäude sowie mobile (zum Beispiel Krananlagen) und feste Ausrüstungen im Hafengebiet, die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion des Hafens stehen;

159. ‚Zugangsinfrastruktur‘: jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem See- oder Binnenhafen von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, insbesondere Zugangsstraßen, Schienenzufahrten, Zugangskanäle und Schleusen;

160. ‚Ausbaggerung‘: die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zu einem Hafen oder in einem Hafenbereich, um den Zugang von Schiffen zum Hafen zu ermöglichen;

161. ‚Unterhaltsbaggerung‘: routinemäßige Ausbaggerung, um den Zugang zu den Zugangswasserstraßen bzw. zum Hafenbereich frei zu halten;

162. ‚Infrastruktur für alternative Kraftstoffe‘: Hafeninfrastruktur, die einem Hafen die Aufnahme von Schiffen ermöglicht, welche Kraftstoffe wie Strom, Wasserstoff, (flüssige) Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan einschließlich (komprimiertem oder verflüssigtem) Erdgas und Biomethan, sowie verflüssigtes Petroleumgas verwenden, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor zumindest teilweise ersetzen, zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen;

163. ‚Schiff‘: schwimmendes Gerät zur See mit oder ohne Eigenantrieb, das einen oder mehrere Verdrängungskörper aufweist;

164. ‚Seeschiff‘: Schiff, das nicht ausschließlich in Binnengewässern oder in geschützten Gewässern oder deren unmittelbarer Nähe verkehrt;

165. ‚Binnenschiff‘: Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist;

166. ‚Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen‘: das Auffangen in festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände im Sinne der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\* aufgefangen werden können.

---

\* Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

\*\* Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).



\*\*\* Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe z erhält folgende Fassung:

„z) Investitionsbeihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes: 150 Mio. EUR pro Projekt; Betriebsbeihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes: 75 Mio. EUR pro Unternehmen und Jahr;“

ii) die folgenden Buchstaben dd, ee und ff werden angefügt:

„dd) Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen: die in Artikel 56a Absätze 11 und 12 festgelegten Beihilfeintensitäten;

ee) Investitionsbeihilfen für Seehäfen: 100 Mio. EUR pro Einzelinvestition (oder 120 Mio. EUR pro Einzelinvestition in einem Seehafen, der in dem Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\* enthalten ist);

ff) Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen: 20 Mio. EUR pro Einzelinvestition.“

---

\* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

4. In Artikel 5 Absatz 2 wird folgender Buchstabe k) angefügt:

„k) Beihilfen in Form eines Verkaufs oder einer Vermietung materieller Vermögenswerte unter dem Marktpreis, sofern der Wert entweder durch das Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen vor dem Verkauf beziehungsweise der Vermietung oder anhand einer öffentlich zugänglichen, regelmäßig aktualisierten und allgemein anerkannten Benchmark ermittelt wird.“

5. Artikel 6 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) regionale Betriebsbeihilfen und regionale Stadtentwicklungsbeihilfen, sofern die einschlägigen Voraussetzungen der Artikel 15 und 16 erfüllt sind;“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Beihilfen zum Ausgleich der durch die Beschäftigung von Arbeitnehmern mit Behinderungen verursachten Mehrkosten und Beihilfen zum Ausgleich der Kosten für die Unterstützung benachteiligter Arbeitnehmer, sofern die einschlägigen Voraussetzungen der Artikel 34 und 35 erfüllt sind;“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die beihilfefähigen Kosten können anhand der in den Artikeln 67 und 68 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\* aufgeführten vereinfachten Kostenoptionen ermittelt werden, sofern das Vorhaben zumindest teilweise aus einem Unionsfonds finanziert wird, bei dem die Anwendung dieser vereinfachten Kostenoptionen zulässig ist, und die Kostenposition nach der entsprechenden Freistellungsbestimmung beihilfefähig ist.“

b) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Zukünftig zu zahlende Beihilfen, u. a. in mehreren Tranchen zu zahlende Beihilfen, werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst.“

c) Absatz 4 wird gestrichen.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320).

7. Die Artikel 12 und 13 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 12

### **Monitoring**

1. Damit die Kommission die nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellten Beihilfen prüfen kann, führen die Mitgliedstaaten beziehungsweise im Falle von Beihilfen für Projekte der europäischen territorialen Zusammenarbeit der Mitgliedstaat, in dem die Verwaltungsbehörde ihren Sitz hat, ausführliche Aufzeichnungen mit den Informationen und einschlägigen Unterlagen, die notwendig sind, um feststellen zu können, dass alle Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt sind. Diese Aufzeichnungen werden ab dem Tag, an dem die Ad-hoc-Beihilfe oder die letzte Beihilfe auf der Grundlage der Regelung gewährt wurde, 10 Jahre lang aufbewahrt.

2. Im Falle von Beihilferegungen, nach denen auf der Grundlage der Steuererklärungen der Beihilfeempfänger steuerliche Beihilfen automatisch gewährt werden und bei denen nicht ex ante kontrolliert wird, ob bei jedem Beihilfeempfänger alle Voraussetzungen erfüllt sind, prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig einmal im Steuerjahr zumindest ex post und anhand einer Stichprobe, ob alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, und ziehen die notwendigen Schlussfolgerungen. Die Mitgliedstaaten führen ausführliche Aufzeichnungen über die Kontrollen und bewahren sie ab dem Tag der Kontrollen mindestens 10 Jahre lang auf.

3. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen oder eines in dem Auskunftersuchen festgesetzten längeren Zeitraums alle Informationen und Unterlagen, die die Kommission als notwendig ansieht, um die Anwendung dieser Verordnung prüfen zu können, so zum Beispiel die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen.

*Artikel 13*

### **Anwendungsbereich der Regionalbeihilfen**

Dieser Abschnitt gilt nicht für

a) Beihilfen zur Förderung von Tätigkeiten in der Stahlindustrie, im Steinkohlenbergbau, im Schiffbau oder in der Kunstfaserindustrie;

b) Beihilfen für den Verkehrssektor und für damit verbundene Infrastrukturen sowie für die Erzeugung und Verteilung von Energie und für Energieinfrastrukturen, mit Ausnahme von regionalen Betriebsbeihilferegungen;

- c) Regionalbeihilfen in Form von Regelungen, die auf eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen ausgerichtet sind; Regelungen, die auf Tourismustätigkeiten, Breitbandinfrastrukturen oder die Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse ausgerichtet sind, gelten nicht als auf bestimmte Wirtschaftszweige ausgerichtet;
- d) regionale Einzelinvestitionsbeihilfen für Beihilfeempfänger, die zum Zeitpunkt der Beantragung der Beihilfe
  - i) dieselbe oder eine ähnliche Tätigkeit in einer Betriebsstätte im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens in den beiden vorhergehenden Jahren eingestellt haben oder
  - ii) [konkret planen,] eine solche Tätigkeit in einem mit der Antragstellung beginnenden und zwei Jahre nach Abschluss der Erstinvestition endenden Zeitraum ein[zu]stellen;
- e) regionale Betriebsbeihilfen zugunsten von Unternehmen, deren Haupttätigkeit unter Abschnitt K ‚Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen‘ der NACE Rev. 2 fällt, oder zugunsten von Unternehmen, die konzerninterne Tätigkeiten ausüben und deren Haupttätigkeit unter die Klasse 70.10 ‚Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben‘ oder die Klasse 70.22 ‚Unternehmensberatung‘ der NACE Rev. 2 fällt.“

8. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 Unterabsatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Im Falle des Erwerbs der Vermögenswerte einer Betriebsstätte im Sinne des Artikels 2 Nummer 49 oder Nummer 51 werden nur die Kosten für den Erwerb der Vermögenswerte von Dritten, die in keiner Beziehung zum Käufer stehen, berücksichtigt.“

b) Absatz 7 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei großen Unternehmen gewährten Beihilfen für grundlegende Änderungen des Produktionsprozesses müssen die beihilfefähigen Kosten höher sein als die in den drei vorangegangenen Geschäftsjahren erfolgten Abschreibungen für die mit der zu modernisierenden Tätigkeit verbundenen Vermögenswerte.“

9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 15*

### **Regionale Betriebsbeihilfen**

1. Regionale Betriebsbeihilferegulungen in Gebieten in äußerster Randlage bzw. Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte bieten regionale Betriebsbeihilferegulungen einen Ausgleich für die Beförderungsmehrkosten von Waren, die in für Betriebsbeihilfen in Frage kommenden Gebieten hergestellt oder weiterverarbeitet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Die Beihilfe kann vorab auf der Grundlage eines Festbetrags oder nach Tonnenkilometern oder einer anderen relevanten Einheit objektiv quantifiziert werden;

b) die Beförderungsmehrkosten werden auf der Grundlage der Verbringung der Waren im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats mit dem für den Beihilfeempfänger kostengünstigsten Verkehrsmittel berechnet.

Die Beihilfeintensität darf 100 % der in diesem Absatz festgelegten Beförderungsmehrkosten nicht überschreiten.

3. In Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte dienen Betriebsbeihilferegulungen unter folgenden Voraussetzungen der Verhinderung oder Verringerung der Abwanderung:

a) Die Beihilfeempfänger sind in dem betreffenden Gebiet wirtschaftlich tätig;

b) der jährliche Beihilfebetrug pro Empfänger aus allen Betriebsbeihilferegulungen liegt nicht über 20 % der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet.

4. In Gebieten in äußerster Randlage bieten Betriebsbeihilferegulungen einen Ausgleich für Betriebsmehrkosten, die in Gebieten in äußerster Randlage als direkte Folge eines oder mehrerer der in Artikel 349 AEUV genannten dauerhaften Nachteile erwachsen, sofern die Beihilfeempfänger in einem Gebiet in äußerster Randlage wirtschaftlich tätig sind und der jährliche Beihilfebetrug pro Empfänger aus allen auf der Grundlage dieser Verordnung durchgeführten Betriebsbeihilferegulungen nicht über einem der folgenden Fördersätze liegt:

a) [25 %] der durch den Beihilfeempfänger in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage geschaffenen jährlichen Bruttowertschöpfung;

b) [30 %] der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage;

c) [20 %] des Jahresumsatzes des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage.

Bei Unternehmen mit einem Jahresumsatz bis zu [300 000 EUR] können diese Fördersätze um [10 Prozentpunkte] erhöht werden.“

10. In Artikel 21 Absatz 16 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Eine Risikofinanzierungsmaßnahme, mit der Garantien oder Kredite für beihilfefähige Unternehmen oder als Verbindlichkeit ausgestaltete beteiligungsähnliche Investitionen in beihilfefähige Unternehmen bereitgestellt werden, muss folgende Voraussetzungen erfüllen:“

11. Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Beihilfefähig sind nicht börsennotierte kleine Unternehmen, deren Eintragung ins Handelsregister höchstens fünf Jahre zurückliegt, sofern das Unternehmen die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

a) Es hat nicht lediglich die Tätigkeit eines anderen Unternehmens übernommen;

b) es hat noch keine Gewinne ausgeschüttet;

c) es wurde nicht durch einen Zusammenschluss gegründet.

Bei beihilfefähigen Unternehmen, die nicht zur Eintragung in das Handelsregister verpflichtet sind, kann der Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen seine Wirtschaftstätigkeit aufnimmt oder für seine Tätigkeit steuerpflichtig wird, als Beginn des beihilfefähigen Fünfjahreszeitraums erachtet werden.

Abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe c) werden Unternehmen, die durch einen Zusammenschluss von nach diesem Artikel beihilfefähigen Unternehmen gegründet wurden, bis fünf Jahre nach dem Datum der Registrierung des an dem Zusammenschluss beteiligten ältesten Unternehmens ebenfalls als beihilfefähige Unternehmen erachtet.“

12. Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) die direkt mit der Ausbildungsmaßnahme verbundenen Aufwendungen von Ausbildern und Ausbildungsteilnehmern, zum Beispiel direkt mit der Maßnahme zusammenhängende Reisekosten, Unterbringungskosten, Materialien und Bedarfsartikel sowie die Abschreibung von Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen, soweit sie ausschließlich für die Ausbildungsmaßnahme verwendet werden;“

13. In Artikel 52 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„2a. Anstatt der Bestimmung der beihilfefähigen Kosten nach Absatz 2 kann der Beihilfehöchstbetrag für ein Vorhaben auf der Grundlage eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens im Sinne des Absatzes 4 festgelegt werden.“

14. Artikel 53 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Museen, Archive, Bibliotheken, Kunst- und Kulturzentren oder -stätten, Theater, Kinos, Opernhäuser, Konzerthäuser, sonstige Einrichtungen für Live-Aufführungen, Einrichtungen zur Erhaltung und zum Schutz des Filmerebes und ähnliche Infrastrukturen, Organisationen und Einrichtungen im Bereich Kunst und Kultur;“

b) Absatz 6 Satz 3 wird gestrichen;

c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„8. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag abweichend von der in den Absätzen 6 und 7 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“

d) Absatz 9 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei den in Absatz 2 Buchstabe f festgelegten Tätigkeiten darf der Beihilfehöchstbetrag nicht höher sein als entweder die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und den abgezinsten Einnahmen des Projekts oder 70 % der beihilfefähigen Kosten.“

15. In Artikel 54 Absatz 4 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:

„In beiden Fällen dürfen die Ausgaben, die der Verpflichtung zur Territorialisierung der Ausgaben unterliegen, in keinem Fall über 80 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.

Ein Mitgliedstaat kann die Beihilfefähigkeit von Projekten auch davon abhängig machen, dass ein Mindestprozentsatz der Produktionstätigkeiten in dem betreffenden Gebiet erfolgt, doch dieser Prozentsatz darf nicht über 50 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.“

16. Folgende Abschnitte werden nach Artikel 56 eingefügt:

„ABSCHNITT 14

### ***Beihilfen für Regionalflughäfen***

*Artikel 56a*

#### **Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen**

1. Investitionsbeihilfen für Flughäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Die betreffende Investition geht nicht über das für die Aufnahme des erwarteten mittelfristigen Verkehrsaufkommens erforderliche Maß hinaus, das auf der Grundlage realistischer Prognosen ermittelt wurde.

3. Der Flughafen steht allen potenziellen Nutzern offen. Im Falle materieller Kapazitätsgrenzen erfolgt die Zuteilung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien.
4. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, die sich im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug um einen bestehenden Flughafen befinden, vom dem aus Linienflugverkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durchgeführt werden.
5. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als drei Millionen Passagiere betrug. Die Beihilfen führen voraussichtlich nicht dazu, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als drei Millionen Passagiere erhöht.
6. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen führen voraussichtlich nicht dazu, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht.
7. Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen (einschließlich der Umwandlung bestehender Flugplätze in Passagierflughäfen) gewährt.
9. Der Beihilfebetrug darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.
10. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Flughafeninfrastruktur.
11. Der Beihilfebetrug darf nicht höher sein als:
  - a) 50 % der beihilfefähigen Kosten bei Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung eine Million bis drei Millionen Passagiere betrug;
  - b) 75 % der beihilfefähigen Kosten bei Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung weniger als eine Million Passagiere betrug.
12. Die Beihilfehöchstintensitäten dürfen bei Flughäfen in abgelegenen Gebieten um bis zu 20 Prozentpunkte erhöht werden.
13. Die Absätze 2 und 4 sind nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 150 000 Passagiere betrug, sofern die Beihilfen voraussichtlich nicht dazu führen werden, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen des Flughafens auf mehr als 150 000 Passagiere erhöht. Die derartigen Flughäfen gewährten Beihilfen stehen entweder mit Absatz 9 oder mit den Absätzen 11 und 12 im Einklang.

## ABSCHNITT 15

### *Hafenbeihilfen*

### **Investitionsbeihilfen für Seehäfen**

1. Investitionsbeihilfen für Seehäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen

a) in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Seehafeninfrastruktur und

b) für Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur im Hafenbereich.  
Dies umfasst die Ausbaggerung im Hafenbereich mit Ausnahme der Unterhaltsbaggerung.

3. Investitionskosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für im Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Suprastruktur sind nicht beihilfefähig.

4. Die Beihilfeintensität darf nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.

5. Der Beihilfehöchstbetrag für die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Investitionen darf nicht höher sein als

a) 100 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese bis zu 20 Mio. EUR betragen;

b) 80 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese über 20 Mio. EUR bis zu 50 Mio. EUR betragen;

c) 50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese über 50 Mio. EUR bis zu 100 Mio. EUR betragen;

d) 50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese bis zu 120 Mio. EUR betragen und sich auf Seehäfen beziehen, die im Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthalten sind.

Die Beihilfehöchstintensität für die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Investitionen darf nicht höher sein als 100 % der beihilfefähigen Kosten.

6. Die in Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d festgelegten Beihilfeintensitäten können bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV um 10 Prozentpunkte und bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV um 5 Prozentpunkte erhöht werden.

7. Eine durch eine Beihilfe geförderte Investition desselben Beihilfeempfängers, mit der in einem Zeitraum von drei Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Seehafen begonnen wird, gilt als Teil einer Einzelinvestition.

8. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen. Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte darf nicht länger sein als der Zeitraum, den diese Dritten voraussichtlich benötigen, um die Investitionen in den

Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen zuzüglich einer Rendite auf das investierte Kapital unter Berücksichtigung der zur Verwirklichung der spezifischen Vertragsziele notwendigen Investitionen wiederzuerwirtschaften.

9. Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastruktur wird interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt.

10. Bei Beihilfen von nicht mehr als 5 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag abweichend von der in den Absätzen 4, 5 und 6 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.

#### *Artikel 56c*

### **Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen**

1. Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen

a) in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Binnenhafeninfrastruktur und

b) für Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur im Hafenbereich.  
Dies umfasst die Ausbaggerung im Hafenbereich mit Ausnahme der Unterhaltsbaggerung.

3. Investitionskosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für im Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Suprastruktur sind nicht beihilfefähig.

4. Der Beihilfebetrug darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.

5. Die Beihilfehöchstintensität darf 100 % der beihilfefähigen Kosten nicht überschreiten.

6. Eine durch eine Beihilfe geförderte Investition desselben Beihilfeempfängers, mit der in einem Zeitraum von drei Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Binnenhafen begonnen wird, gilt als Teil einer Einzelinvestition.

7. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen. Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte darf nicht länger sein als der Zeitraum, den diese Dritten voraussichtlich benötigen, um die Investitionen in den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen zuzüglich einer Rendite auf das investierte Kapital unter Berücksichtigung der zur Verwirklichung der spezifischen Vertragsziele notwendigen Investitionen wiederzuerwirtschaften.

8. Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastruktur wird interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt.



9. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfemaximalbetrag abweichend von der in den Absätzen 4 und 5 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“

17. Artikel 58 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Diese Verordnung gilt für Einzelbeihilfen, die vor Inkrafttreten der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung gewährt wurden, sofern die Beihilfe alle Voraussetzungen dieser Verordnung, ausgenommen Artikel 9, erfüllt.“

#### *Artikel 2*

Die Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 werden wie folgt geändert:

1. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

[In Anhang II (vom Mitgliedstaat vorzulegendes Informationsblatt) werden in Teil II neue Einträge für die neuen Beihilfegruppen gemacht (Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen, Seehäfen und Binnenhäfen), und der Eintrag für KMU-Beihilfen (Artikel 17 bis 20) wird (nach Artikeln) auf verschiedene Einträge aufgeteilt.]

2. In Anhang III erhält Fußnote 2 folgende Fassung:

„<sup>2</sup>. Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1).“

3. In Anhang III erhält der erste Satz in Fußnote 3 folgende Fassung:

„Bruttosubventionsäquivalent bzw. bei Maßnahmen nach den Artikeln 16, 21, 22 oder 39 dieser Verordnung der Investitionsbetrag.“

#### *Artikel 3*

In Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 wird folgender Satz angefügt:

„Die beihilfefähigen Kosten können anhand der in den Artikeln 67 und 68 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\* aufgeführten vereinfachten Kostenoptionen ermittelt werden, sofern das Vorhaben zumindest teilweise aus dem ELER finanziert wird und die Kostenposition nach der entsprechenden Freistellungsbestimmung beihilfefähig ist.“

---

\*Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320).

#### *Artikel 4*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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.

Brüssel, den

*Für die Kommission  
Der Präsident*