

## III

*(Sonstige Rechtsakte)*

## EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

## BESCHLUSS DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 31/12/KOL

vom 1. Februar 2012

**über die 85. Änderung der verfahrens- und materiellrechtlichen Vorschriften auf dem Gebiet der staatlichen Beihilfen durch Einfügung eines neuen Kapitels über die Anwendung der aktualisierten Rahmenregeln für die Beurteilung staatlicher Beihilfen für den Schiffbau ab dem 1. Februar 2012**

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE (NACHSTEHEND „DIE ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE“) —

In erwägung nachstehender Gründe:

Nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b des Überwachungs- und Gerichtshofabkommens gibt die Überwachungsbehörde Mitteilungen und Leitlinien zu den im EWR-Abkommen geregelten Materien heraus, soweit letzteres Abkommen oder das Überwachungs- und Gerichtshofabkommen dies ausdrücklich vorsehen oder die Behörde dies für notwendig erachtet.

Am 7. Dezember 2011 verabschiedete die Europäische Kommission eine Mitteilung über die Anwendung aktualisierter Rahmenregeln für die Beurteilung staatlicher Beihilfen für den Schiffbau ab dem 1. Januar 2012 (ABl. C 364 vom 14.12.2011, S. 9).

Diese Mitteilung ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum.

Die EWR-Vorschriften für staatliche Beihilfen sind im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum einheitlich anzuwenden, um die in Artikel 1 des EWR-Abkommens geforderte Homogenität zu erzielen.

Gemäß Ziffer II unter der Überschrift „ALLGEMEINES“ auf Seite 11 des Anhangs XV zum EWR-Abkommen erlässt die Überwachungsbehörde nach Konsultation mit der Europäischen Kommission Rechtsakte, die den von der Europäischen Kom-

mission erlassenen Rechtsakten entsprechen, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Die Überwachungsbehörde hat die Europäische Kommission sowie die EFTA-Staaten durch Schreiben vom 19. Dezember 2011 darüber konsultiert —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

## Artikel 1

Die Leitlinien für staatliche Beihilfen werden geändert, indem das Kapitel über die Regeln für die Beurteilung staatlicher Beihilfen für den Schiffbau ersetzt wird.

Das neue Kapitel ist diesem Beschluss als Anhang beigefügt.

## Artikel 2

Nur der englische Text ist verbindlich.

Brüssel, den 1. Februar 2012.

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Oda Helen SLETNES  
Vorsitzende

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY  
Mitglied des Kollegiums

## ANHANG

**LEITLINIEN FÜR STAATLICHE BEIHILFEN FÜR DEN SCHIFFBAU<sup>(1)</sup>****1. Allgemeines**

- (1) Für den Schiffbau gelten eine Reihe besonderer Regeln, die im Laufe der Zeit schrittweise an die horizontalen Vorschriften über staatliche Beihilfen angepasst worden sind. Im Vergleich mit Wirtschaftszweigen, für die keine besonderen Regelungen gelten, sind die Regeln für den Schiffbau eine Mischung aus sowohl strengeren als auch milderden Bestimmungen. Diese Leitlinien enthalten neue Regeln für die Beurteilung staatlicher Beihilfen für den Schiffbau, wenn die derzeitigen Leitlinien über staatliche Beihilfen für den Schiffbau<sup>(2)</sup> am 31. Dezember 2011 auslaufen.
- (2) Der Schiffbau unterscheidet sich aufgrund bestimmter Merkmale von anderen Industriezweigen, z. B. durch kurze Produktionsserien, die Größe, den Wert und die Komplexität der hergestellten Einheiten und die Tatsache, dass Prototypen im Allgemeinen kommerziell genutzt werden.
- (3) Aufgrund dieser besonderen Merkmale hält es die Überwachungsbehörde für angemessen, für den Schiffbau weiterhin besondere Bestimmungen für Innovationsbeihilfen anzuwenden, wobei sicherzustellen ist, dass diese Art der Beihilfen die Handels- und Wettbewerbsbedingungen nicht in einem Maß beeinträchtigen, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (4) Staatliche Innovationsbeihilfen sollen den Begünstigten dazu veranlassen, sein Verhalten zu ändern, so dass seine Innovationstätigkeit intensiviert wird und Vorhaben oder Tätigkeiten in Angriff genommen werden, die andernfalls überhaupt nicht oder nur in geringerem Umfang durchgeführt würden. Der Anreizeffekt wird durch eine kontrafaktische Analyse ermittelt, in der der mit der Beihilfe erwartete Umfang der Tätigkeit mit dem Umfang der entsprechenden Tätigkeit ohne Beihilfe verglichen wird. In diesen Leitlinien sind daher besondere Voraussetzungen festgelegt, die es den EFTA-Staaten ermöglichen sicherzustellen, dass ein Anreizeffekt besteht.
- (5) In Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsteilnehmern wurden informelle Regeln für Innovationsbeihilfen im Schiffbau entwickelt, die sich insbesondere auf die beihilfefähigen Kosten und die Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens beziehen und die in der Beschlusspraxis der Überwachungsbehörde ihren Niederschlag gefunden haben. Im Interesse der Transparenz sollten diese Regeln formal in die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen aufgenommen werden.
- (6) Im Bereich der Regionalbeihilfen wird die Überwachungsbehörde 2013 die horizontalen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013<sup>(3)</sup> überprüfen. Daher wird die Überwachungsbehörde zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Änderungen an den besonderen Regeln für Regionalbeihilfen für den Schiffbau vornehmen. Die besonderen Regeln für Regionalbeihilfen für den Schiffbau sind dieselben wie die im ehemaligen Kapitel über staatliche Beihilfen für den Schiffbau. Die Überwachungsbehörde wird die Situation vor dem Hintergrund der Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung neu bewerten.
- (7) Für Ausfuhrkredite sollen diese Leitlinien die Einhaltung der geltenden internationalen Verpflichtungen gewährleisten.
- (8) Diese Leitlinien enthalten deshalb sowohl Bestimmungen über Innovations- und Regionalbeihilfen für den Schiffbau als auch Bestimmungen über Ausfuhrkredite. Darüber hinaus können Beihilfen für den Schiffbau gemäß dem EWR-Abkommen und gemäß den horizontalen Beihilfeinstrumenten<sup>(4)</sup> als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern darin nichts anderes vorgesehen ist.
- (9) Nach Artikel 123 des EWR-Abkommens kann jeder EFTA-Staat die Maßnahmen ergreifen, die seines Erachtens für die Wahrung seiner wesentlichen Sicherheitsinteressen erforderlich sind, was die Finanzierung von Schiffen für militärische Zwecke angeht.
- (10) Die Überwachungsbehörde beabsichtigt, die in diesen Leitlinien niedergelegten Grundsätze bis zum 31. Dezember 2013 anzuwenden. Danach erwägt die Überwachungsbehörde, die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen in den Leitlinien für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation<sup>(5)</sup> zu übernehmen und die Regionalbeihilfen für den Schiffbau in die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zu integrieren.

<sup>(1)</sup> Diese Leitlinien entsprechen den Rahmenbestimmungen der Kommission über Beihilfen für den Schiffbau, ABl. C 364 vom 14.12.2011, S. 9.

<sup>(2)</sup> ABl. C 221 vom 14.9.2006, S. 10 und EWR-Beilage Nr. 46 vom 14.9.2006, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 54 vom 28.2.2008, S. 1, und EWR-Beilage Nr. 11 vom 28.2.2008, S. 1.

<sup>(4)</sup> So sind in den Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. L 144 vom 10.6.2010, S. 1) z. B. die Voraussetzungen für die Genehmigung von Beihilfen für Werften festgelegt, die umweltfreundlichere Produktionsverfahren einführen wollen. Zudem können Reedereien Beihilfen für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen erhalten, die über die Normen der Gemeinschaft hinausgehen, oder durch die bei Fehlen solcher Normen der Umweltschutz verbessert wird, so dass insgesamt ein Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Seeverkehr geleistet wird.

<sup>(5)</sup> ABl. L 305 vom 19.11.2009, S. 1 und EWR-Beilage Nr. 60 vom 19.11.2009, S. 1.

## 2. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

- (11) Nach diesen Leitlinien kann die Überwachungsbehörde Beihilfen für Werften oder, im Falle von Ausfuhrkrediten, Beihilfen für Reedereien, die für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Schiffen gewährt werden, sowie Innovationsbeihilfen für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen genehmigen.
- (12) Für die Zwecke der vorliegenden Leitlinien gelten folgende Begriffsbestimmungen:
- „Schiffbau“: der Bau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb im EWR;
  - „Schiffsreparatur“: die im EWR durchgeführte Reparatur oder Instandsetzung von Handelsschiffen mit Eigenantrieb;
  - „Schiffsumbau“: der im EWR durchgeführte Umbau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb von mindestens 1 000 BRZ<sup>(1)</sup>, sofern er zu einer umfassenden Änderung des Ladeprogramms, des Rumpfes, des Antriebssystems oder der Fahrgastunterbringung führt;
  - „Handelsschiff mit Eigenantrieb“: ein Schiff, das durch einen festen Antrieb und eine feste Steuerung alle Merkmale der Manövriertfähigkeit für den Hochseeeneinsatz und den Einsatz auf Binnengewässern besitzt und einer der folgenden Kategorien angehört:
    - seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
    - seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
    - Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
    - unfertige Gehäuse der unter Ziffer i), ii) und iii) genannten Schiffe, die freischwimmend und beweglich sind;
  - „schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen“: Strukturen, die der Exploration, Gewinnung oder Erzeugung von Öl, Gas oder erneuerbaren Energien dienen, und die außer dem Eigenantrieb die Merkmale eines Handelsschiffs aufweisen und dafür ausgelegt sind, im Betrieb mehrfach bewegt zu werden.

## 3. Spezifische Maßnahmen

### 3.1. Regionalbeihilfen

- (13) Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau können als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie insbesondere die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
- Die Beihilfen werden für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, damit die Produktivität der vorhandenen Anlagen gesteigert wird.
  - In Regionen, die in Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a des EWR-Abkommens genannt sind und der von der Überwachungsbehörde für jeden EFTA-Staat zur Gewährung von Regionalbeihilfen<sup>(2)</sup> angenommenen Fördergebieteskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 22,5 % Bruttosubventionsäquivalent.
  - In Regionen, die in Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c des EWR-Abkommens genannt sind und der von der Überwachungsbehörde für jeden EFTA-Staat zur Gewährung von Regionalbeihilfen angenommenen Fördergebieteskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 12,5 % Bruttosubventionsäquivalent bzw. nicht über der anwendbaren Höchstgrenze für Regionalbeihilfen, wobei der niedrigere Wert maßgebend ist.
  - Die Beihilfe ist auf die förderfähigen Ausgaben im Sinne der Definition in den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 beschränkt.

### 3.2. Innovationsbeihilfen

#### 3.2.1. Beihilfefähige Vorhaben

- (14) Beihilfen für Innovationsmaßnahmen für den Schiffbau, für Schiffsreparaturen oder Schiffsumbauten können bis zu einer Bruttobehilfeintensität von höchstens 20 % als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern sie sich auf die industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren, d. h. technisch neuer oder wesentlich besserer Produkte und Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie im EWR, beziehen, die das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags bergen.

<sup>(1)</sup> Bruttoraumzahl.

<sup>(2)</sup> Es wird auf Ziffer 15 der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 verwiesen, der zufolge derzeit „kein Gebiet in den EFTA-Staaten für eine Freistellung gemäß Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe a in Betracht [kommt]“.

- (15) Innovative Produkte und Verfahren im Sinne von Nummer 14 beinhalten Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltbereich (z. B. Optimierungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, Motorenemissionen, Abfälle und Sicherheit).
- (16) Zielen Innovationen auf einen besseren Umweltschutz ab und führen sie zur Einhaltung neuer EWR-Normen mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten oder führen sie bei Fehlen entsprechender EWR-Normen zu einer Verbesserung des Umweltschutzniveaus oder ermöglichen sie es, über die EWR-Normen hinauszugehen, kann die Beihilfehöchstintensität auf bis zu 30 % brutto angehoben werden. Die Ausdrücke „EWR-Normen“ und „Umweltschutz“ haben den in den Leitlinien der EFTA-Überwachungsbehörde für staatliche Umweltschutzbeihilfen (¹) festgelegten Sinn.
- (17) Bei den innovativen Produkten, die die Voraussetzungen von Nummer 14 erfüllen, handelt es sich entweder um einen neuen Schiffstyp, d. h. um das erste Schiff einer potenziellen Schiffsserie (Prototyp), oder um innovative Schiffsteile, die als separate Komponenten vom Schiff getrennt werden können.
- (18) Sofern die unter Nummer 14 genannten Kriterien erfüllt sind, beziehen sich innovative Prozesse auf die Entwicklung und Umsetzung neuer Prozesse in Produktion, Management, Logistik und Technik.
- (19) Innovationsbeihilfen sind nur mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn sie für die erste industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren gewährt werden.

### 3.2.2. Förderfähige Kosten

- (20) Innovationsbeihilfen für Produkte und Verfahren müssen auf die Deckung der Aufwendungen für Investitionen und Konstruktions-, Ingenieur- und Testtätigkeiten beschränkt sein, die sich direkt und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens beziehen und nach Beantragung der Innovationsbeihilfe anfallen (²).
- (21) Als beihilfefähige Kosten gelten auch die Kosten der Werft sowie Kosten für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge an Dritte (z. B. System- und Turnkey-Anbieter sowie Subunternehmen), sofern die betreffenden Lieferungen und Dienstleistungen in engem Zusammenhang mit der Innovation stehen. Die beihilfefähigen Kosten sind im Anhang genauer definiert.
- (22) Die vom EFTA-Staat zu bestimmende für Innovationsbeihilfen zuständige nationale Bewilligungsbehörde muss die beihilfefähigen Kosten anhand von Schätzungen überprüfen, die vom Antragsteller vorzulegen und zu belegen sind. Machen Werften Kosten für Lieferungen und Dienstleistungen geltend, so dürfen den Anbietern dieser Lieferungen und Leistungen keine Beihilfen für denselben Zweck gewährt werden sein.

### 3.2.3. Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens

- (23) Damit eine Innovationsbeihilfe nach diesen Leitlinien als mit dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar angesehen werden kann, muss bei der zuständigen nationalen Behörde ein Antrag gestellt werden, bevor der Antragsteller eine verbindliche Vereinbarung über die Durchführung des Vorhabens schließt, für die die Innovationsbeihilfe beantragt wird. Der Antrag muss sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Beschreibung der Innovation enthalten.
- (24) Die zuständige nationale Behörde muss sich von einem unabhängigen und fachlich kompetenten Gutachter bescheinigen lassen, dass die Beihilfe für ein Vorhaben beantragt wird, bei dem es sich im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie des EWR um ein technisch neues oder wesentlich verbessertes Produkt oder Verfahren handelt (qualitative Bewertung). Die Beihilfe kann nur als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn der unabhängige, fachlich kompetente Gutachter der zuständigen nationalen Behörde bescheinigt, dass sich die für das Vorhaben berechneten beihilfefähigen Kosten ausschließlich auf die innovativen Teile des Vorhabens beziehen (quantitative Bewertung).

### 3.2.4. Anreizeffekt

- (25) Innovationsbeihilfen im Sinne dieser Leitlinien müssen einen Anreizeffekt aufweisen, d. h. das Verhalten des Begünstigten dahingehend ändern, dass er zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst wird. Die Beihilfen müssen dazu führen, dass die Innovationstätigkeit im Hinblick auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit gesteigert wird.
- (26) Im Einklang mit Nummer 25 ist die Überwachungsbehörde der Auffassung, dass Beihilfen keinen Anreiz für den Beihilfeempfänger darstellen, wenn dieser bereits vor Stellung des Beihilfeantrags bei den nationalen Behörden mit dem Vorhaben (³) begonnen hat.
- (27) Um zu überprüfen, ob die Beihilfe den Begünstigten zur Änderung seines Verhaltens und zur Intensivierung seiner Innovationstätigkeiten veranlassen wird, muss der EFTA-Staat eine Ex-ante-Bewertung der Innovationssteigerung vorlegen, die auf einem Vergleich der Situation ohne Beihilfe mit der Situation nach Beihilfege-währung basiert. Hierfür können zusammen mit sonstigen Zahlenangaben und/oder qualitativen Faktoren, die

(¹) In den im Juli 2008 angenommenen Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen wird auf den Ausdruck „Gemeinschaftsnormen“ Bezug genommen.

(²) Ausgenommen sind Kosten für Machbarkeitsstudien für innovative Verfahren, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden.

(³) Dies schließt nicht Machbarkeitsstudien aus, die vom potenziellen Beihilfeempfänger vorab in Auftrag gegeben wurden, und die nicht vom Beihilfeantrag gedeckt sind.

vom EFTA-Staat mit seiner Anmeldung nach Artikel 1 Absatz 3 Teil I des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtshofabkommen vorgelegt werden, die anzuwendenden Kriterien Innovationssteigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit der Innovationstätigkeiten einschließen.

- (28) Sofern zumindest bei einem dieser Faktoren signifikante Veränderungen unter Berücksichtigung des normalen Verhaltens eines Unternehmens in dem betreffenden Wirtschaftszweig nachgewiesen werden können, nimmt die Überwachungsbehörde im Regelfall an, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt aufweist.
- (29) Bei der Würdigung einer Beihilferegelung werden die Voraussetzungen für einen Anreizeffekt als erfüllt gelten, wenn der EFTA-Staat sich verpflichtet, Einzelbeihilfen im Rahmen der betreffenden genehmigten Regelung nur zu gewähren, nachdem er sich vergewissert hat, dass ein Anreizeffekt vorliegt, und über die Durchführung der genehmigten Beihilferegelung jährlich Bericht zu erstatten.
- (30) Anträgen auf Innovationsbeihilfen darf nur unter der Bedingung stattgegeben werden, dass der Beihilfeempfänger eine verbindliche Vereinbarung über die Durchführung des betreffenden Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauvorhabens bzw. -verfahrens schließt, für das die Innovationsbeihilfe beantragt wurde. Zahlungen können erst nach Unterzeichnung des entsprechenden Vertrags geleistet werden. Wird der Vertrag aufgelöst oder das Vorhaben aufgegeben, sind alle bereits geleisteten Beihilfezahlungen zuzüglich Zinsen ab Auszahlungsdatum zu erstatten. Wird das Vorhaben nicht abschlossen, sind die nicht zur Deckung der beihilfefähigen Innovationskosten verwendeten Beihilfen zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen. Der Zinssatz muss mindestens den von der Überwachungsbehörde festgelegten Referenzzinssätzen entsprechen.

### 3.3. Ausfuhrkredite

- (31) Beihilfen für den Schiffbau in Form von staatlich geförderten Kreditfazilitäten zugunsten inländischer und ausländischer Reedereien oder zugunsten von Dritten für den Bau oder Umbau von Schiffen können als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den einschlägigen Bestimmungen des OECD-Übereinkommens von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder mit Folgevorschriften, die in einem solchen Übereinkommen enthalten sind oder ein solches Übereinkommen ersetzen, im Einklang stehen.

## 4. Überwachung und Berichterstattung

- (32) Der geänderte Beschluss der EFTA-Überwachungsbehörde Nr. 195/04/KOL über die Durchführungsbestimmungen des Artikels 27 in Teil II des Protokolls 3 des Abkommens zwischen den EFTA-Staaten über die Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs<sup>(1)</sup> verpflichtet die EFTA-Staaten dazu, der Überwachungsbehörde gemäß den Vorschriften in Teil II des Protokolls 3 zum Überwachungs- und Gerichtshofabkommen und in den Durchführungsbestimmungen Jahresberichte über alle bestehenden Beihilferegelungen vorzulegen. Bei Erlass eines Beschlusses nach diesen Leitlinien kann die Überwachungsbehörde die EFTA-Staaten bei allen Innovationsbeihilfen, die Großunternehmen im Rahmen einer genehmigten Regelung gewährt werden, ersuchen, u. a. anhand der in Nummer 3.2.4 angegebenen Kriterien zu erläutern, in welcher Weise bei den Beihilfen zugunsten dieser großen Unternehmen die Voraussetzungen für das Vorliegen des Anreizeffekts gewährleistet wurden.

## 5. Kumulierung

- (33) Die in diesen Leitlinien festgelegten Höchstgrenzen gelten unabhängig davon, ob die Beihilfen ganz oder teilweise aus einzelstaatlichen Mitteln finanziert werden. Die in Anwendung dieser Leitlinien genehmigten Beihilfen dürfen nicht mit anderen Formen staatlicher Beihilfen im Sinne des Artikels 61 Absatz 1 des EWR-Abkommens kombiniert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine höhere als die in diesen Leitlinien festgelegte Beihilfeintensität ergibt.
- (34) Dienen die Beihilfen verschiedenen Zwecken und betreffen sie dieselben beihilfefähigen Kosten, so ist die günstigste Höchstgrenze anwendbar.

## 6. Anwendung dieser Leitlinien

- (35) Die Überwachungsbehörde wird die in diesen Leitlinien niedergelegten Grundsätze bis zum 31. Dezember 2013 anwenden. Die Überwachungsbehörde wird diese Grundsätze auf alle angemeldeten Beihilfemaßnahmen anwenden, zu denen sie nach dem 1. Februar 2012 einen Beschluss zu erlassen hat, auch wenn die Vorhaben vor der Veröffentlichung angemeldet worden sind.
- (36) Gemäß der Bekanntmachung der Überwachungsbehörde über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln wendet die Überwachungsbehörde die in diesen Leitlinien festgelegten Grundsätze auf nicht angemeldete Beihilfen an, die nach dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 340 vom 22.12.2010, S. 1, und EWR-Beilage Nr. 72 vom 22.12.2010, S. 1.

**Anhang****Beihilfefähige Kosten bei Innovationsbeihilfen für den Schiffbau****(1) Neuer Schiffstyp**

Beim Bau eines neuen Schiffstyps, der für eine Innovationsbeihilfe in Betracht kommt, sind die folgenden Kosten beihilfefähig:

- (a) Kosten der Konzeptentwicklung;
- (b) Kosten des Konzeptentwurfs;
- (c) Kosten des funktionellen Entwurfs;
- (d) Kosten des Detailentwurfs;
- (e) Kosten von Studien, Tests, Mock-ups und ähnliche Kosten im Zusammenhang mit der Schiffsentwicklung und -konstruktion;
- (f) Kosten der Planung der konstruktiven Umsetzung;
- (g) Kosten von Tests und der Erprobung des Produkts;
- (h) erhöhte Arbeits- und Gemeinkosten für einen neuen Schiffstyp (Lernkurve).

Für die Zwecke der Buchstaben a bis g sind Kosten im Zusammenhang mit der normalen Konstruktion bei früheren Schiffstypen ausgenommen.

Für die Zwecke von Buchstabe h können Produktionsmehrkosten für eine Beihilfe in Betracht kommen, wenn sie zur Erprobung der technischen Innovation unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind. Aufgrund der technischen Anforderungen beim Bau eines Prototyps übersteigen die Produktionskosten des ersten Schiffs in der Regel die Produktionskosten späterer Schwester-Schiffe. Diese Produktionsmehrkosten werden als Differenz zwischen den Arbeitskosten und den damit verbundenen Gemeinkosten für das erste Schiff eines neuen Typs und den Produktionskosten späterer Schiffe derselben Serie (Schwester-Schiffe) definiert. Die Arbeitskosten umfassen Löhne und Sozialabgaben.

Dementsprechend können in begründeten Fällen ausnahmsweise höchstens 10 % der Produktionskosten im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Schiffstyps als beihilfefähige Kosten angesehen werden, wenn diese Kosten für die Validierung der technischen Innovation erforderlich sind. Begründete Fälle sind Fälle, in denen die Produktionsmehrkosten auf über 3 % der Produktionskosten der später gefertigten Schwester-Schiffe geschätzt werden.

**(2) Neue Schiffsteile und -systeme**

Bei neuen Schiffsteilen oder -systemen, die für Innovationsbeihilfen in Betracht kommen, sind die folgenden Kosten beihilfefähig, sofern sie in engem Zusammenhang mit der Innovation stehen:

- (a) Konstruktions- und Entwicklungskosten;
- (b) Kosten der Tests an dem innovativen Schiffsteil sowie der Mock-ups;
- (c) Material- und Ausrüstungskosten;
- (d) in Ausnahmefällen Kosten des Baus und Einbaus neuer Schiffsteile oder -systeme, die für die Validierung der Innovation erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

**(3) Neue Verfahren**

Bei neuen Verfahren, die für Innovationsbeihilfen in Betracht kommen, sind die folgenden Kosten beihilfefähig, sofern sie in engem Zusammenhang mit dem innovativen Verfahren stehen:

- (a) Konstruktions- und Entwicklungskosten;
- (b) Material- und Ausrüstungskosten;
- (c) gegebenenfalls Kosten der Erprobung des neuen Verfahrens;
- (d) Kosten von Machbarkeitsstudien, die innerhalb von 12 Monaten vor Beantragung der Beihilfe erstellt wurden.