

RAHMENBESTIMMUNGEN ÜBER BEIHILFEN FÜR DEN SCHIFFBAU

(2011/C 364/06)

1. ALLGEMEINES

1. Seit Beginn der 1970er Jahre gelten für den Schiffbau eine Reihe besonderer staatlicher Beihilferegeln, die im Laufe der Zeit schrittweise an die horizontalen Vorschriften über staatliche Beihilfen angepasst worden sind. Die derzeitigen Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau⁽¹⁾ laufen am 31. Dezember 2011 aus. Im Bestreben um mehr Transparenz und eine Vereinfachung der Beihilfavorschriften beabsichtigt die Kommission, die Unterschiede zwischen den Regeln für den Schiffbau und denjenigen für andere Industriezweige weitestgehend aufzuheben und die allgemeinen, sektorübergreifenden Bestimmungen auch auf den Schiffbau anzuwenden⁽²⁾.

2. Die Kommission erkennt gleichwohl an, dass der Schiffbau sich aufgrund bestimmter Merkmale von anderen Industriezweigen unterscheidet, 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 Kommission 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 Rahmenbestimmungen sind besondere Voraussetzungen festgelegt, die es den Mitgliedstaaten 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 Kommission ihren Niederschlag gefunden haben. Im Interesse der Transparenz sollten diese Regeln formal in die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen aufgenommen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

⁽²⁾ Siehe Aktionsplan Staatliche Beihilfen (KOM(2005) 107 endg.), Randnr. 65: „Schließlich wird die Kommission darüber entscheiden, ob es weiterhin Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau bedarf oder ob die horizontalen Vorschriften hier ausreichen“.

6. Im Bereich der Regionalbeihilfen wird die Kommission 2013 die horizontalen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013⁽³⁾ überprüfen. Sie wird deshalb zunächst weiterhin dieselben Regionalbeihilfavorschriften auf den Schiffbau anwenden, die derzeit nach den Rahmenbestimmungen von 2003 vorgesehen sind, um die Situation dann im Zuge der Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung erneut zu beurteilen.

7. Für Ausfuhrkredite sollen diese Rahmenbestimmungen die Einhaltung der geltenden internationalen Verpflichtungen gewährleisten.

8. Diese Rahmenbestimmungen enthalten deshalb sowohl Bestimmungen über Innovations- und Regionalbeihilfen für den Schiffbau als auch Bestimmungen über Ausfuhrkredite. Darüber hinaus können Beihilfen für den Schiffbau nach dem AEUV und nach den horizontalen Beihilfeinstrumenten⁽⁴⁾ als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern darin nichts anderes vorgesehen ist.

9. Nach Artikel 346 AEUV und vorbehaltlich des Artikels 348 AEUV kann jeder Mitgliedstaat 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 Kommission beabsichtigt, die in diesen Rahmenbestimmungen niedergelegten Grundsätze vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 anzuwenden. Danach erwägt die Kommission, die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen in den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation⁽⁵⁾ zu übernehmen und die Regionalbeihilfen für den Schiffbau in die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zu integrieren.

2. ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

11. Nach diesen Rahmenbestimmungen kann die Kommission Beihilfen für Werften, im Falle von Ausfuhrkrediten Beihilfen für Reedereien, die für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Schiffen gewährt werden, Innovationsbeihilfen für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen genehmigen.

⁽³⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

⁽⁴⁾ So sind in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (AbI. C 82 vom 1.4.2008, 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 Union hinausgehen, oder durch die bei Fehlen solcher Normen der Umweltschutz verbessert wird, so dass insgesamt ein Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Seeverkehr geleistet wird.

⁽⁵⁾ ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

12. Im Sinne dieser Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiffbau“ den Bau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb in der Union;
- b) „Schiffsreparatur“ die in der Union durchgeführte Reparatur oder Instandsetzung von Handelsschiffen mit Eigenantrieb;
- c) „Schiffsumbau“ den in der Union durchgeführten Umbau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb von mindestens 1 000 BRZ ⁽¹⁾, sofern er zu einer umfassenden Änderung des Ladeprogramms, des Rumpfes, des Antriebssystems oder der Fahrgastunterbringung führt;
- d) „Handelsschiff mit Eigenantrieb“ ein Schiff, das durch einen festen Antrieb und eine feste Steuerung alle Merkmale der Manövrierfähigkeit für den Hochseeinsatz und den Einsatz auf Binnengewässern besitzt und einer der folgenden Kategorien angehört:
 - i) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
 - ii) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
 - iii) Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
 - iv) unfertige Gehäuse der unter Ziffer i), ii) und iii) genannten Schiffe, die freischwimmend und beweglich sind;
- e) „schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen“ Strukturen, die der Exploration, Gewinnung oder Erzeugung von Öl, Gas und erneuerbaren Energien dienen, und die außer dem Eigenantrieb die Merkmale eines Handelsschiffs aufweisen.

- a) Die Beihilfen werden für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, und erhöhen die Produktivität der vorhandenen Anlagen;
- b) In Regionen, die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV genannt sind und der von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen angenommenen Fördergebietskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 22,5 % Bruttosubventionsäquivalent.
- c) In Regionen, die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV genannt sind und der von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen angenommenen Fördergebietskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 12,5 % Bruttosubventionsäquivalent bzw. nicht über der anwendbaren Höchstgrenze für Regionalbeihilfen, wobei der niedrigere Wert maßgebend ist.
- d) 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 Bruttobeihilfeintensität 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 verbesserter Produkte und Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Union, beziehen, die das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags bergen. Innovationsbeihilfen für die Ausrüstung und Modernisierung von Fischereifahrzeugen sind als nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen, ausgenommen wenn die in Artikel 25 Absätze 2 und 6 der Verordnung des Rates vom 27. Juli 2006 über den Europäischen Fischereifonds ⁽²⁾ oder in den darauffolgenden Bestimmungen festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Einer Werft kann keine Beihilfe gewährt werden, wenn eine Beihilfe vom Europäischen Fischereifonds, oder vom darauffolgenden Rechtsakt oder irgendeine andere öffentliche Hilfe für dasselbe Schiff gewährt wird.

3. BESONDERE 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:

15. Innovative Produkte und Verfahren im Sinne von Nummer 14 sind Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltbereich (z. B. Optimierungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, Motorenemissionen, Abfälle und Sicherheit).

⁽¹⁾ Bruttoreaumzahl.

⁽²⁾ ABl. L 223 vom 15.8.2006, S. 1.

16. Zielen Innovationen auf einen besseren Umweltschutz ab und führen sie zur Einhaltung neuer Unionsnormen mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten oder führen sie bei Fehlen entsprechender Unionsnormen zu einer Verbesserung des Umweltschutzniveaus oder ermöglichen sie es, über die Unionsnormen hinauszugehen, kann die Beihilfemaximalintensität auf bis zu 30 % brutto angehoben werden. Die Ausdrücke „Unionsnormen“ und „Umweltschutz“ haben den in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen 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 Beihilfefähige 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⁽¹⁾.

21. Als beihilfefähige Kosten gelten 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 Mitgliedstaat 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 worden sein.

⁽¹⁾ Ausgenommen sind Kosten für Machbarkeitsstudien für innovative Verfahren, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden.

3.2.3 Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens

23. Damit eine Innovationsbeihilfe nach diesen Rahmenbestimmungen als mit dem Binnenmarkt 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 der Union 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 Rahmenbestimmungen 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 Kommission der Auffassung, dass Beihilfen keinen Anreiz für den Beihilfempfang darstellen, wenn dieser bereits vor Stellung des Beihilfeantrags bei den nationalen Behörden mit dem Vorhaben⁽²⁾ begonnen hat.

27. Um zu überprüfen, ob die Beihilfe den Begünstigten zur Änderung seines Verhaltens und zur Intensivierung seiner Innovationstätigkeiten veranlassen wird, muss der Mitgliedstaat eine Ex-ante-Bewertung der Innovationssteigerung vorlegen, die auf einem Vergleich der Situation ohne Beihilfe mit der Situation nach Beihilfegewährung basiert. Hierfür können zusammen mit sonstigen Zahlenangaben und/oder qualitativen Faktoren, die vom Mitgliedstaat mit seiner Anmeldung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV 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 Kommission im Regelfall an, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt aufweist.

⁽²⁾ Dies schließt nicht Machbarkeitsstudien aus, die vom potenziellen Beihilfempfang vorab in Auftrag gegeben wurden, und die nicht vom Beihilfeantrag gedeckt sind.

29. Bei der Würdigung einer Beihilferegelung werden die Voraussetzungen für einen Anreizeffekt als erfüllt gelten, wenn der Mitgliedstaat 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 abgeschlossen, sind die nicht zur Deckung der beihilfefähigen Innovationskosten verwendeten Beihilfen zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen. Der Zinssatz muss mindestens den von der Kommission 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. Die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽¹⁾ und die Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽²⁾ verpflichten die Mitgliedstaaten dazu, der

Kommission Jahresberichte über alle bestehenden Beihilferegelungen vorzulegen. Bei Erlass eines Beschlusses nach diesen Rahmenbestimmungen kann die Kommission die Mitgliedstaaten bei 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 Rahmenbestimmungen festgelegten Höchstgrenzen gelten unabhängig davon, ob die Beihilfen ganz oder teilweise aus einzelstaatlichen Mitteln oder aus Mitteln der Union finanziert werden. Die in Anwendung dieser Rahmenbestimmungen genehmigten Beihilfen dürfen nicht mit anderen Formen staatlicher Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV oder mit einer anderen Form der EU-Förderung kombiniert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine höhere als die in diesen Rahmenbestimmungen festgelegte Beihilfeintensität ergibt.

34. Dienen die Beihilfen verschiedenen Zwecken und betreffen sie dieselben beihilfefähigen Kosten, so ist die günstigste Höchstgrenze anwendbar.

6. ANWENDUNG DIESER RAHMENBESTIMMUNGEN

35. Die Kommission wird die in diesen Rahmenbestimmungen niedergelegten Grundsätze vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 anwenden. Die Kommission wird diese Grundsätze auf alle angemeldeten Beihilfemaßnahmen anwenden, zu denen sie nach dem 31. Dezember 2011 einen Beschluss zu erlassen hat, auch wenn die Vorhaben vor der Veröffentlichung angemeldet worden sind.

36. Gemäß der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln⁽³⁾ wendet die Kommission die in diesen Rahmenbestimmungen festgelegten Grundsätze auf nicht angemeldete Beihilfen an, die nach dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden.

⁽¹⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.

⁽³⁾ ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22.

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 von 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 Schwesterschiffe. 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 (Schwesterschiffe) 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 Schwesterschiffe 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.
-