



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.7.2012
C(2012) 4823 final

**Betrifft: Deutschland – Staatliche Beihilfe SA.34364 (2012/N) –
Innovationsförderprogramm für den Schiffbau**

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

1. VERFAHREN

- (1) Nachdem die Europäische Kommission die Rahmenbestimmungen über Beihilfen für den Schiffbau¹ (im Folgenden „Rahmenbestimmungen von 2011“)² erlassen hatte, meldete Deutschland am 15. Februar 2012 mit der Förderrichtlinie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie ein neues Innovationsförderprogramm für den Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 an.
- (2) Am 20. März 2012 forderte die Kommission weitere Informationen an, die Deutschland am 20. April 2012 übermittelte. Ein zweites Auskunftsersuchen erging am 7. und 10. Mai 2012. Deutschland antwortete darauf am 10. und 14. Mai 2012. Im Anschluss an ein Telefongespräch vom 29. Mai 2012 übermittelte Deutschland noch am selben Tag per E-Mail zusätzliche Auskünfte. Am 4. Juni 2012 versandte die Kommission eine letzte E-Mail. Darauf antwortete Deutschland am 5., 12. und 21. Juni 2012.

2. DIE ANGEMELDETEN MASSNAHMEN

- (3) Die von Deutschland angemeldete Beihilferegulung zielt darauf ab, den innovativen Schiffbau im Einklang mit den neuen Bestimmungen über Innovationsbeihilfen der Rahmenbestimmungen von 2011 zu fördern. Außerdem ersetzt die neue Förderregelung das frühere Programm zur

¹ ABl. C 364 vom 14.12.2011, S. 9.

² Mit diesen Rahmenbestimmungen wurden die 2003 erlassenen Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau (ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11) ersetzt.

Seiner Exzellenz Herrn Dr. Guido WESTERWELLE
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
10117 Berlin
DEUTSCHLAND

Innovationsförderung, das die Kommission am 3. März 2005³ verabschiedet (im Folgenden „ursprüngliche Entscheidung“) und anschließend durch die Entscheidung vom 6. Mai 2008⁴ geändert hatte und das in ihrer letzten Fassung (vgl. Beschluss der Kommission vom 10. Juni 2010⁵) bis zum 31. Dezember 2011 galt.

- (4) Deutschland zufolge soll die angemeldete neue Regelung ab dem Datum ihrer Genehmigung durch die Kommission bis zum 31. Dezember 2013 gelten.

Anwendungsbereich der Regelung

- (5) Mit den Rahmenbestimmungen von 2011 wurde der Anwendungsbereich von staatlichen Beihilfen für den Schiffbau auf Binnenschiffe ausgeweitet (siehe Begriffsbestimmung in Randnummer 12 Buchstabe d Ziffern i und ii). Außerdem kann die Kommission auf der Grundlage von Randnummer 11 der Rahmenbestimmungen von 2011 Innovationsbeihilfen für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen genehmigen (siehe Begriffsbestimmung in Randnummer 12 Buchstabe e). Die angemeldete Innovationsbeihilferegelung trägt diesen Änderungen Rechnung.
- (6) Somit können im Rahmen der angemeldeten Regelung Werften für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb einschließlich seegängiger Schiffe und Binnenschiffe sowie für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen Innovationsbeihilfen gewährt werden (siehe Begriffsbestimmung in Randnummer 12 der Rahmenbestimmungen von 2011).
- (7) In Bezug auf Binnenschiffe schlägt Deutschland vor, den Anwendungsbereich der Regelung im Gütertransportbereich auf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mindestens 200 Tonnen⁶ und im Bereich der Beförderung von Personen sowie der Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher) auf Schiffe mit einer Verdrängung von mindestens 40 Tonnen⁷ zu beschränken.

Beihilfefähige Vorhaben

- (8) Im Einklang mit Randnummer 14 der Rahmenbestimmungen von 2011 können im Rahmen der angemeldeten Regelung Beihilfen für Innovationsmaßnahmen für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Schiffen 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. Im Einklang mit den Sätzen

³ ABl. C 235 vom 23.9.2005.

⁴ ABl. C 177 vom 12.7.2008.

⁵ ABl. C 43 vom 2.6.2010.

⁶ Für Güter-Binnenschiffe geht Deutschland von einem Umrechnungsverhältnis zwischen Bruttoreaumzahl (BRZ) und Tragfähigkeit (Deadweight Tonnage – DWT) von $GT/DWT = 0,5$ aus.

⁷ Für Passagier-Binnenschiffe geht Deutschland von einem Umrechnungsverhältnis zwischen Bruttoreumzahl (BRZ) und Verdrängung (Δ) von $GT/\Delta = 2,5$ aus.

2 und 3 von Randnummer 14 der Rahmenbestimmungen von 2011 versichert Deutschland ferner, dass keine Innovationsbeihilfen für die Ausrüstung und Modernisierung von Fischereifahrzeugen gewährt werden, außer wenn die in Artikel 25 Absätze 2 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1198/2006 des Rates vom 27. Juli 2006 über den Europäischen Fischereifonds oder in den darauffolgenden Bestimmungen festgelegten Bedingungen erfüllt sind, und dass keine Beihilfen gewährt werden können, wenn eine Beihilfe vom Europäischen Fischereifonds oder vom darauffolgenden Rechtsakt oder irgendeine andere öffentliche Hilfe für dasselbe Schiff gewährt wird.

- (9) Der Anmeldung zufolge kommen folgende Produkte und Verfahren für Innovationsbeihilfen in Betracht, sofern die Kriterien von Randnummer 14 der Rahmenbestimmungen von 2011 erfüllt sind (d. h., wenn es sich um technisch neue oder wesentlich verbesserte Produkte und Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Union handelt, die das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags bergen):

– innovative Produkte, bei denen es sich entweder um einen neuen Schiffstyp, d. h. um das erste Schiff einer potenziellen Schiffsserie (Prototyp) handelt, oder um innovative Schiffsteile, die als separate Komponenten vom Schiff getrennt werden können;

– innovative Verfahren, die sich auf die Entwicklung und Umsetzung neuer Verfahren in Produktion, Management, Logistik und Technik beziehen.

- (10) Darüber hinaus hat Deutschland bestätigt, dass Innovationsbeihilfen nur für die erste industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren gewährt werden.

Beihilfeintensität

- (11) Im Rahmen der angemeldeten Regelung darf die Bruttobeihilfeintensität von Innovationsbeihilfen für die in Erwägungsgrund 9 beschriebenen Produkte und Verfahren höchstens 20 % der beihilfefähigen Kosten (siehe Erwägungsgrund 12) betragen. 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 hinauszugehen⁸, so kann die Bruttobeihilfeintensität auf bis zu 30 % angehoben werden.

Beihilfefähige Kosten

- (12) Deutschland hat zugesichert, die beihilfefähigen Kosten auf die Aufwendungen für Investitionen und Konstruktions-, Ingenieur- und Testtätigkeiten zu beschränken, die sich direkt und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens beziehen und nach Beantragung der Innovationsbeihilfe anfallen (mit Ausnahme von Kosten für

⁸ Die Bedeutung der Begriffe „Unionsnormen“ und „Umweltschutz“ ist den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1) zu entnehmen.

Machbarkeitsstudien für innovative Verfahren, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden) und die im Anhang der Rahmenbestimmungen von 2011 in den Rubriken „Neuer Schiffstyp“, „Neue Schiffsteile und -systeme“ und „Neue Verfahren“ ausführlicher dargelegt sind.

Als beihilfefähige Kosten gelten die Kosten der Werft sowie Kosten für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge an Dritte. Die von Deutschland zu bestimmende, für Innovationsbeihilfen zuständige nationale Bewilligungsbehörde wird die 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.

Anreizeffekt

- (13) Mit den Rahmenbestimmungen von 2011 (Abschnitt 3.2.4) wurden neue Kriterien für den Anreizeffekt eingeführt, denen zufolge Innovationsbeihilfen das Verhalten des Begünstigten dahingehend ändern müssen, 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.
- (14) Im Einklang mit dem vorstehenden Erwägungsgrund werden Innovationsbeihilfen nach der deutschen Regelung nur gewährt, wenn ein Anreizeffekt nach Abschnitt 3.2.4 der Rahmenbestimmungen von 2011 besteht. Die Gewährung der Innovationsbeihilfe muss das Verhalten des Begünstigten dahingehend ändern, dass er zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst wird. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten eine Ex-ante-Bewertung der Innovationssteigerung vorlegen, die auf einem Vergleich der Situation nach Beihilfegewährung mit der Situation ohne Beihilfe basiert. Sofern der Antragsteller zumindest *eine* wesentliche Steigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit der Innovationstätigkeit nachweist, kann grundsätzlich von einem Anreizeffekt der Beihilfe ausgegangen werden.
- (15) Ein Anreizeffekt von Innovationsbeihilfen ist hingegen ausgeschlossen, wenn der Begünstigte bereits vor Einreichung des Beihilfeantrags bei den nationalen Behörden mit dem Innovationsvorhaben begonnen hat.

Anwendung der Regelung und Antragsverfahren

- (16) Die Beihilferegelung ist nicht anwendbar auf Vorhaben, bei denen die Förderung mehr als 150 EUR pro gBRZ⁹ für ein Schiff oder 5 Mio. EUR für neue Verfahren beträgt. Werden diese Grenzen überschritten, so wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie vor der Bewilligung im Wege einer Einzelanmeldung die Genehmigung der Kommission einholen.

⁹ Gewichtete Bruttoreaumzahl.

- (17) Anträge auf Innovationsförderung sind von den Antragstellern an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu richten. Das BAFA informiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und das im Rahmen einer Kofinanzierung betroffene Bundesland über die Antragstellung und holt vor Gewährung einer Zuwendung die Zustimmung des betreffenden Bundeslandes zur Gesamtfinanzierung und zur Bewilligung ein.
- (18) Neben dem Antragsschreiben müssen die Anträge sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Beschreibung der Innovation enthalten. Außerdem verlangt Deutschland von den Antragstellern unter anderem folgende zusätzliche Informationen: eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufs der Vorbereitung und Durchführung des Schiffbauvorhabens, einen Nachweis der hinreichend abgesicherten Finanzierung, eine Bestätigung, dass kein Insolvenzverfahren über das Vermögen des Antragstellers läuft, sowie weitere Unterlagen zur Verhinderung betrügerischer Anträge. Außerdem müssen für die nachträgliche Überwachung die quantitativen und qualitativen Merkmale des Vorhabens in einem Formblatt dargelegt werden.
- (19) Zum Nachweis des innovativen Charakters des Vorhabens muss laut der Regelung ein unabhängiger und fachlich kompetenter Gutachter bestätigen, dass die Förderung für ein Vorhaben beantragt wird, das sich auf technisch neue oder wesentlich verbesserte Produkte oder Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Union bezieht und in eine der in den Randnummern 10 und 11 genannten Kategorien fällt (qualitative Prüfung). Der Gutachter muss der zuständigen nationalen Behörde auch bestätigen, dass sich die ausgewiesenen beihilfefähigen Kosten nur auf die innovativen Teile des Vorhabens beziehen (quantitative Prüfung).
- (20) Das Gutachten wird erst erstellt, nachdem das BAFA die Fachkompetenz und Unabhängigkeit des Gutachters bestätigt hat. Der Gutachter muss förmlich erklären, dass er von der betreffenden Werft wirtschaftlich unabhängig ist und über die erforderliche Sachkenntnis verfügt. Das BAFA kann einen Gutachter ablehnen.
- (21) Bei neuen Schiffstypen oder neuen Schiffsteilen oder -systemen muss der Antrag auf Innovationsförderung gestellt werden, bevor der betreffende Schiffbauvertrag unterzeichnet wird bzw. bei innovativen Verfahren vor Beginn des innovativen Vorhabens.
- (22) Zudem können Förderanträge nur unter der Auflage bewilligt werden, dass sich der Antragsteller anschließend verpflichtet, das innovative Vorhaben, für das die Beihilfe beantragt wird, auch durchzuführen. Zahlungen können nur vorgenommen werden, nachdem der Schiffbauvertrag unterzeichnet wurde bzw. das Vorhaben in Bezug auf innovative Verfahren begonnen hat. Wird der Vertrag aufgelöst oder das Vorhaben vor der Vollendung aufgegeben, so sind alle bereits geleisteten Beihilfezahlungen zuzüglich Zinsen ab

Auszahlungsdatum zu erstatten. Der Zinssatz muss mindestens den von der EU-Kommission festgelegten Referenzzinssätzen¹⁰ entsprechen.

- (23) Ferner hat Deutschland erklärt, dass nach dem Abschluss des Auftrags bzw. dem Beginn des Schiffbauverfahrens zwei Drittel des Gesamtbeihilfebetrags nur insoweit ausgezahlt werden dürfen, als sie zur Deckung angefallener Kosten der Werft benötigt werden. Das verbleibende Drittel des Gesamtbeihilfebetrags wird erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages bzw. nach der Fertigstellung des Vorhabens sowie nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises ausgezahlt.

Nachträgliche Überwachung

- (24) Die deutschen Behörden werden der Kommission im Einklang mit den Randnummern 29 und 32 der Rahmenbestimmungen von 2011 jährlich über die Durchführung der angemeldeten Beihilferegulierung Bericht erstatten, sofern auf der Grundlage dieser Beihilferegulierung Innovationsbeihilfen gewährt wurden.
- (25) Deutschland hat ferner mitgeteilt, dass die Regelung die Kumulierungsbestimmungen nach den Randnummern 33 und 34 der Rahmenbestimmungen von 2011 einhalten wird.

3. WÜRDIGUNG

Vorliegen einer Beihilfe

- (26) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Maßnahmen, die in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen und keine bestehende Beihilfe darstellen, sind im Allgemeinen mit dem Binnenmarkt unvereinbar, sofern sie nicht unter eine Ausnahmeregelung nach Artikel 107 Absatz 2 oder Artikel 107 Absatz 3 AEUV fallen.
- (27) Bei der in Rede stehenden Maßnahme handelt es sich um eine Regelung, über die Deutschland Werften Innovationsbeihilfen für den Bau, die Reparatur und den Umbau von Schiffen sowie für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen zu gewähren beabsichtigt.
- (28) Die Regelung verschafft bestimmten Unternehmen wirtschaftliche Vorteile und ist ihrer Art nach geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen. Da in dem Wirtschaftszweig, in dem die Begünstigten tätig sind, Handel zwischen Mitgliedstaaten im Binnenmarkt stattfindet, fallen die Maßnahmen unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

¹⁰ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (29) In ihren Rahmenbestimmungen von 2011 hat die Kommission die Voraussetzungen dargelegt, unter denen sie Innovationsbeihilfen in der Schiffbaubranche als mit dem Binnenmarkt vereinbar ansieht.
- (30) Daher muss geprüft werden, ob das deutsche Innovationsförderprogramm mit den Rahmenbestimmungen von 2011 im Einklang steht.
- (31) Die Regelung ist anwendbar auf den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie auf den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen (siehe Erwägungsgrund 5).
- (32) Nach den Rahmenbestimmungen von 2011 bezeichnet der Begriff „Handelsschiff mit Eigenantrieb“ ein Schiff, das [...] einer der folgenden Kategorien angehört:
- a) *seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe zur Beförderung von Personen und/oder Gütern [...] oder für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher) (siehe Randnummer 12 Buchstabe d Ziffern i und ii).*
- (33) Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen Deutschlands zur Größe der Binnenschiffe, die unter die Regelung fallen (siehe Erwägungsgrund 5), als akzeptables Äquivalent zu seegängigen Schiffen mit mindestens 100 BRZ¹¹ angesehen werden können. Folglich steht der Anwendungsbereich der Regelung mit Abschnitt 2 Randnummern 11 und 12 der Rahmenbestimmungen von 2011 im Einklang.
- (34) Ferner entspricht die angemeldete Regelung (Erwägungsgründe 8 bis 15) den Bestimmungen über Innovationsbeihilfen in Abschnitt 3.2 der Rahmenbestimmungen von 2011 hinsichtlich der Beihilfefähigkeit von Vorhaben (3.2.1.), der beihilfefähigen Kosten (3.2.2.), der Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens (3.2.3) und des Anreizeffekts (3.2.4).
- (35) Deutschland hat sich zudem verpflichtet, im Einklang mit den Randnummern 29 und 32 der Rahmenbestimmungen von 2011 jährlich Bericht zu erstatten, sowie die Kumulierungsbestimmungen in den Randnummern 33 und 34 der Rahmenbestimmungen von 2011 einzuhalten.
- (36) Außerdem hat Deutschland beschlossen, den Teil der Regelung, der sich auf Innovationsbeihilfen bezieht, auf solche Vorhaben zu beschränken, bei denen die Förderung nicht mehr als 150 EUR pro gBRZ für ein Schiff oder 5 Mio. EUR für neue Verfahren beträgt. Wenn diese Grenzen überschritten werden, wird die betreffende Maßnahme einzeln bei der Kommission angemeldet.

¹¹ Siehe Fußnoten 6 und 7.

- (37) Da die von Deutschland angemeldete Beihilferegelung „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ mit allen Vorschriften über Innovationsbeihilfen nach Abschnitt 3.2 der Rahmenbestimmungen von 2011 sowie mit den horizontalen Bestimmungen der Rahmenbestimmungen von 2011 in Bezug auf Anwendungsbereich, Kumulierung, Überwachung und Berichterstattung im Einklang steht, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Regelung mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Auf der Grundlage der vorstehenden Würdigung kommt die Kommission zum Schluss, dass die angemeldete Beihilferegelung gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in Verbindung mit den Rahmenbestimmungen von 2011 mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

Die Kommission hat daher beschlossen, gegen die Förderregelung „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ keine Einwände zu erheben.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Der Antrag ist per Einschreiben oder Fax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 229-61242

Mit freundlichen Grüßen

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident