



Brüssel, den **XXX**
[...](2017) **XXX**

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

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 in Bezug auf Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen, in Bezug auf Anmeldeschwellen für Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes und für Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen sowie in Bezug auf regionale Betriebsbeihilferegelungen für Gebiete in äußerster Randlage und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 in Bezug auf die Berechnung der beihilfefähigen Kosten

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 in Bezug auf Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen, in Bezug auf Anmeldeschwellen für Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes und für Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen sowie in Bezug auf regionale Betriebsbeihilferegelungen für Gebiete in äußerster Randlage und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 in Bezug auf die Berechnung der beihilfefähigen Kosten

(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 Beihilfen¹, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer xiv und Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission² werden bestimmte Gruppen von Beihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt und von der Pflicht zu einer vor der Beihilfegewährung erfolgenden Anmeldung bei der Kommission freigestellt. 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 Beihilfevorschriften sowie auf die Verringerung des mit der Anmeldung unkomplizierter Beihilfen verbundenen Verwaltungsaufwands und die Konzentration der Beihilfenkontrolle durch die Kommission auf diejenigen Beihilfen, die besonders starke Verfälschungen des Wettbewerbs bewirken könnten, sollten Beihilfen für Hafen- und Flughafeninfrastrukturen in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 aufgenommen werden.
- (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

¹ ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1.

² 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).

Förderung der lokalen Entwicklung beitragen. Damit unterstützen solche Investitionsbeihilfen die Prioritäten der Strategie Europa 2020, die darin bestehen, einen Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zu Zielen von gemeinsamem Unionsinteresse zu leisten. Die bei der Anwendung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften³ gesammelte Erfahrung zeigt, dass Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen keine übermäßigen Handels- und Wettbewerbsverfälschungen bewirken, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen sollten daher unter die Gruppenfreistellung in der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen, sofern diese Voraussetzungen erfüllt sind. Die Festlegung einer Anmeldeschwelle in Form der Höhe der Beihilfe wäre nicht zweckmäßig, da die Auswirkung einer Beihilfe auf den Wettbewerb vor allem von der Größe des Flughafens und nicht von der Höhe der Beihilfe abhängt.

- (4) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Investitionsbeihilfen 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 sollten Investitionsbeihilfen zwei Voraussetzungen erfüllen. Die Beihilfeintensität sollte eine zulässige Beihilfehchstintensität, die je nach Größe des Flughafens variiert, nicht übersteigen. Ferner sollte der Beihilfebetrug die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Bei sehr kleinen Flughäfen mit bis zu 200 000 Passagieren pro Jahr sollten Investitionsbeihilfen 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 Investitionsbeihilfen für Flughäfen, die in der Nähe bestehender Flughäfen mit einem Linienflugverkehr 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 mit bis zu 200 000 Passagieren im Jahr handelt, bei denen erhebliche Verfälschungen des Wettbewerbs unwahrscheinlich sind.
- (5) Betriebsbeihilfen für sehr kleine Flughäfen mit bis zu 200 000 Passagieren im Jahr bewirken keine übermäßigen Handels- und Wettbewerbsverfälschungen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit sollten insbesondere gewährleisten, dass der Beihilfebetrug die Betriebsverluste und einen angemessenen Gewinn nicht übersteigt und dass ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur besteht. Darüber hinaus sollte die Beihilfe nicht unter der Voraussetzung gewährt werden, dass der Flughafenbetreiber mit einer oder mehreren Luftverkehrsgesellschaften Vereinbarungen über Flughafenentgelte, Marketingzahlungen oder andere finanzielle Aspekte der Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft an dem jeweiligen Flughafen schließt. Vereinbarungen zwischen einem Flughafen, der öffentliche Zuwendungen erhält, und einer Luftverkehrsgesellschaft bilden unter bestimmten Umständen staatliche Beihilfen für die betroffene Luftverkehrsgesellschaft⁴, und derartige Beihilfen sollten auch weiterhin in vollem Umfang der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV unterliegen.

³ ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.

⁴ Siehe insbesondere Abschnitt 3.5 der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften.

- (6) Seehäfen sind für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts, wie unter anderem in der Strategie Europa 2020 und im Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁵ dargelegt, von strategischer Bedeutung. Der effiziente Betrieb von Häfen in allen maritimen Regionen der Union erfordert, wie in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“⁶ betont wurde, wirksame öffentliche und private Investitionen. Investitionen sind insbesondere erforderlich, 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.
- (7) Die Weiterentwicklung der Binnenhäfen und ihre Integration in den multimodalen Verkehr zählen zu den Hauptzielen der Verkehrspolitik der Union. Die Unionsvorschriften 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.
- (8) 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 ihre Angemessenheit sollte die Beihilfe zwei Voraussetzungen erfüllen. Die Beihilfeintensität sollte eine zulässige Beihilfehöchstintensität, die bei Seehäfen je nach Umfang des Investitionsvorhabens variiert, nicht übersteigen. Ferner sollte der Beihilfebetrags 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 die Verringerung des Verwaltungsaufwands eine vereinfachte Vorgehensweise angebracht ist. Die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit sollten auch gewährleisten, dass die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung von durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastrukturen durch Dritte zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen erfolgt, gegebenenfalls unbeschadet der Unionsvorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen. Ferner sollte ein gleichberechtigter und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur sichergestellt sein.
- (9) Investitionen, die in den Arbeitsplänen für die mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ 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.

⁵ COM(2011) 144.

⁶ COM(2013) 295.

⁷ 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).

Binnenhäfen, die Teil dieser Netze sind, stellen wichtige Faktoren für die Multimodalität des Netzes dar. Für Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit solcher Häfen sollten daher höhere Anmelde-schwellen Anwendung finden.

- (10) Angesichts der bei der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission⁸ gesammelten Erfahrungen ist es ferner angezeigt, bestimmte Bestimmungen dieser Verordnungen anzupassen.
- (11) 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, sodass die einschlägigen Bestimmungen durch eine für alle Mehrkosten geltende Methode ersetzt werden sollten. Bei der Durchführung regionaler Investitions- und Betriebsbeihilfemaßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage, die unter anderem in der Fischerei tätigen Unternehmen zugutekommen, sollte den Verpflichtungen der Union aus internationalen Vereinbarungen Rechnung getragen werden, denen die Union als Vertragspartei angehört. Daher sollten solche regionalen Investitions- und Betriebsbeihilfemaßnahmen nicht zugunsten von Schiffen, die illegale, ungemeldete und unregulierte Fischerei betreiben, gewährt werden und nicht zur Überfischung oder zu einer Erhöhung der Fangkapazität der Schiffe beitragen.
- (12) Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb von Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes und von Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen sollten die Anmelde-schwellen für Beihilfen in diesen Bereichen angehoben werden.
- (13) Mit Blick auf eine Vereinfachung der Berechnung der beihilfefähigen Kosten nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 für Vorhaben, die zumindest teilweise aus einem Unionsfonds finanziert werden, bei dem die Anwendung vereinfachter Kostenoptionen zulässig ist, sollten die Bestimmungen über die beihilfefähigen Kosten angepasst werden.
- (14) Im Rahmen des KMU-spezifischen Instruments des Programms Horizont 2020, auf das in Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1291/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ Bezug genommen wird, können Projekte ein Exzellenzsiegel der Kommission als Gütezeichen erhalten. Solche Projekte können nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 von der Anmeldepflicht freigestellt werden, da die Beihilfebeträge niedrig sind (höchstens 2,5 Mio. EUR je Projekt) und die Projekte ausschließlich auf KMU ausgerichtet sind.

⁸ Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission vom 25. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Forstsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 193 vom 1.7.2014, S. 1).

⁹ Verordnung (EU) Nr. 1291/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation Horizont 2020 (2014-2020) und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 1982/2006/EG (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 104).

(15) Die Verordnungen (EU) Nr. 651/2014 und (EU) Nr. 702/2014 sollten daher entsprechend geändert werden —

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, regionale Investitionsbeihilfen für Gebiete in äußerster Randlage und regionale Betriebsbeihilferegelungen;

b) Beihilfen für die Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, ausgenommen regionale Betriebsbeihilfen für Gebiete in äußerster Randlage, regionale Betriebsbeihilferegelungen, 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 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;

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 Steinkohlebergwerke (ABl. L 336 vom 21.12.2010, S. 24).“;

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

– i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Beihilferegeln, 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 Beihilferegeln zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen;“;

– ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, ausgenommen Beihilferegeln zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen, Beihilferegeln für Unternehmensneugründungen sowie regionale Betriebsbeihilferegeln, 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. Zu den Betriebskosten zählen Kosten wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber die Abschreibungs- und Finanzierungskosten, wenn sie 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 Abschreibungs- 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 km² oder NUTS-III-Gebiete mit weniger als 12,5 Einwohnern pro km² oder Gebiete, die von der Kommission in den einzelnen Beschlüssen über Fördergebietskarten der Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung galten, als Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte anerkannt wurden;“;

d) folgende Nummer 48a wird eingefügt:

„48a. ‚Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte‘: NUTS-II-Gebiete mit weniger als 8 Einwohnern pro km² oder Gebiete, die von der Kommission in den einzelnen Beschlüssen über Fördergebietskarten der Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung galten, als Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte anerkannt wurden;“;

e) Nummer 55 erhält folgende Fassung:

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

f) folgende Nummer 61a wird eingefügt:

„61a. ‚Verlagerung‘: Übertragung derselben oder einer ähnlichen Tätigkeit oder eines Teils davon von einer im Gebiet einer Vertragspartei des EWR-Abkommens gelegenen Betriebsstätte (ursprüngliche Betriebsstätte) zu der im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens gelegenen Betriebsstätte, in der die geförderte Investition getätigt wird (geförderte Betriebsstätte). Eine Übertragung liegt vor, wenn das Produkt oder die Dienstleistung in der ursprünglichen und in der geförderten Betriebsstätte zumindest teilweise denselben Zwecken dient und der Nachfrage oder dem Bedarf desselben Typs von Verbrauchern gerecht wird und in einer der im EWR gelegenen ursprünglichen Betriebsstätten des Beihilfeempfängers Arbeitsplätze im Bereich derselben oder einer ähnlichen Tätigkeit verloren gehen;“;

g) nach Nummer 143 werden die folgenden Überschriften und die Nummern 144 bis 165 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, 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 Hafen benötigen;

155. ‚Seehafen‘: Hafen, der in erster Linie zur Aufnahme von Seeschiffen bestimmt ist;

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

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 sowie Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen;

158. ‚Hafensuprastruktur‘: auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (z. B. für die Lagerung) sowie feste Ausrüstungen (z. B. Lagerhäuser und Terminalgebäude) und mobile Ausrüstungen (z. B. Krananlagen), die sich in einem Hafen befinden und für die Erbringung verkehrsbezogener Hafendienste bestimmt sind;

159. ‚Zugangsinfrastruktur‘: jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen bzw. die Einfahrt der Nutzer in einen Hafen von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, wie etwa Straßen, Schienen, Kanäle und Schleusen;

160. ‚Ausbaggerung‘: die Beseitigung von Sedimenten vom Boden der Zugangswasserstraße zu einem Hafen oder in einem Hafen;

161. ‚Infrastruktur für alternative Kraftstoffe‘: feste, mobile oder Offshore-Hafeninfrastruktur, die einem Hafen die Versorgung von Schiffen mit Energiequellen wie Strom, Wasserstoff oder Biokraftstoffen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen, Erdgas einschließlich Biomethan in Gasform (komprimiertes oder verflüssigtes Erdgas) sowie verflüssigtem Petroleumgas, ermöglicht, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen, zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können;

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

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

164. ‚Binnenschiff‘: Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist;

165. ‚Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen‘: feste, schwimmende oder mobile Hafeneinrichtungen, 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) Buchstabe bb erhält folgende Fassung:

„bb) Investitionsbeihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen: 30 Mio. EUR oder die Gesamtkosten über 100 Mio. EUR pro Vorhaben; Betriebsbeihilfen für Sportinfrastrukturen: 2 Mio. EUR pro Infrastruktur und Jahr;“;

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

„dd) Beihilfen für Regionalflughäfen: die in Artikel 56a festgelegten Beihilfeintensitäten und Beihilfebeträge;

ee) Beihilfen für Seehäfen: beihilfefähige Kosten von 130 Mio. EUR pro Vorhaben (oder 150 Mio. EUR pro Vorhaben 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); in Bezug auf die Ausbaggerung ist ein Vorhaben definiert als die gesamte innerhalb eines Kalenderjahres durchgeführte Ausbaggerung;

ff) Beihilfen für Binnenhäfen: beihilfefähige Kosten von 40 Mio. EUR pro Vorhaben (oder 50 Mio. EUR pro Vorhaben in einem Binnenhafen, der in dem Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthalten ist); in Bezug auf die Ausbaggerung ist ein Vorhaben definiert als die gesamte innerhalb eines Kalenderjahres durchgeführte Ausbaggerung.

* 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 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.

* 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).“;

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;

(7) in Artikel 8 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„7. Abweichend von den Absätzen 1 bis 6 werden bei der Prüfung, ob die in Artikel 15 Absatz 4 festgesetzten Obergrenzen für regionale Betriebsbeihilfen für Gebiete in äußerster Randlage eingehalten werden, nur die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten regionalen Betriebsbeihilfen für Gebiete in äußerster Randlage berücksichtigt.“;

(8) Artikel 12 erhält 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 Beihilferegelungen, nach denen steuerliche Beihilfen, z. B. auf der Grundlage der Steuererklärungen der Beihilfeempfänger, automatisch gewährt werden und bei denen nicht ex ante geprüft wird, ob bei jedem Beihilfeempfänger alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig zumindest ex post und anhand einer Stichprobe, ob alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, und ziehen die notwendigen Schlussfolgerungen. Die Mitgliedstaaten führen ausführliche Aufzeichnungen über die Prüfungen und bewahren sie ab dem Tag der Kontrollen mindestens 10 Jahre lang auf.

3. Die Kommission kann jeden Mitgliedstaat um alle Informationen und einschlägigen Unterlagen ersuchen, die sie als notwendig ansieht, um die Anwendung dieser Verordnung prüfen zu können, so zum Beispiel die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission die angeforderten Informationen und einschlägigen Unterlagen innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Eingang des Auskunftsersuchens oder innerhalb eines in dem Auskunftsersuchen festgesetzten längeren Zeitraums.“;

(9) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„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 Investitionsbeihilfen für Gebiete in äußerster Randlage und regionalen Betriebsbeihilferegelungen;

c) Regionalbeihilfen in Form von Regelungen, die auf eine begrenzte Zahl bestimmter Wirtschaftszweige 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 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.“;

(10) 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.“;

c) folgende Absätze 16 und 17 werden angefügt:

„16. Der Beihilfeempfänger bestätigt, dass er in den beiden Jahren vor der Beantragung der Beihilfe keine Verlagerung hin zu der Betriebsstätte vorgenommen hat, in der die Erstinvestition, für die die Beihilfe beantragt wird, getätigt werden soll, und verpflichtet sich, dies auch in den beiden Jahren nach Abschluss der Erstinvestition, für die die Beihilfe beantragt wird, nicht zu tun.

17. In der Fischerei und Aquakultur werden für Unternehmen, die einen oder mehrere der in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis d und Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates* genannten Verstöße begangen haben, und für in Artikel 11 der genannten Verordnung aufgeführte Vorhaben keine Beihilfen gewährt.

* Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2328/2003, (EG) Nr. 861/2006, (EG) Nr. 1198/2006 und (EG) Nr. 791/2007 des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 1).“

(11) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Regionale Betriebsbeihilfen

1. Regionale Betriebsbeihilferegungen in Gebieten in äußerster Randlage, Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte und Gebieten mit sehr 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 Betriebsbeihilferegungen einen Ausgleich für die Beförderungsmehrkosten von Waren, die in für Betriebsbeihilfen infrage 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 Betriebsbeihilferegelungen unter folgenden Voraussetzungen der Verhinderung oder Verringerung der Abwanderung:

- a) Die Beihilfeempfänger sind in dem betreffenden Gebiet wirtschaftlich tätig;
- b) der jährliche Beihilfebetrag pro Empfänger aus allen Betriebsbeihilferegelungen liegt nicht über 20 % der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet.

4. In Gebieten in äußerster Randlage bieten Betriebsbeihilferegelungen einen Ausgleich für Betriebsmehrkosten, die in diesen Gebieten 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 Beihilfebetrag pro Empfänger aus allen auf der Grundlage dieser Verordnung durchgeführten Betriebsbeihilferegelungen nicht über einem der folgenden Fördersätze liegt:

- a) 35 % der durch den Beihilfeempfänger in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage geschaffenen jährlichen Bruttowertschöpfung;
- b) 40 % der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage;
- c) 30 % des Jahresumsatzes des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage.“;

(12) Artikel 21 Absatz 16 wird wie folgt geändert:

- a) Der einleitende Satz erhält 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.“;

- b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) bei Krediten und als Verbindlichkeit ausgestalteten beteiligungsähnlichen Investitionen wird der Nennwert des Instruments bei der Berechnung des Höchstbetrags der Investition für die Zwecke des Absatzes 9 berücksichtigt.“;

(13) Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Beihilfefähig sind nicht börsennotierte kleine Unternehmen, deren Eintragung ins Handelsregister höchstens fünf Jahre zurückliegt und die die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) Sie haben nicht die Tätigkeit eines anderen Unternehmens übernommen;
- b) sie haben noch keine Gewinne ausgeschüttet;
- c) sie wurden nicht durch einen Zusammenschluss gegründet.

Bei beihilfefähigen Unternehmen, die nicht zur Eintragung in das Handelsregister verpflichtet sind, kann entweder der Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen seine Wirtschaftstätigkeit aufnimmt, oder der Zeitpunkt, zu dem es 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.“;

(14) Artikel 25 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Beihilfen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, einschließlich Vorhaben, die im Rahmen des KMU-spezifischen Instruments des Programms Horizont 2020 ein Exzellenzsiegel als Gütezeichen erhalten haben, 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.“;

(15) 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.“;

(16) 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.“;

(17) 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 8 erhält folgende Fassung:

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

c) 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.“;

(18) Artikel 54 Absatz 4 Unterabsatz 2 erhält 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 darf dieser Prozentsatz nicht über 50 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.“;

(19) Artikel 55 Absatz 12 erhält folgende Fassung:

„12. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag alternativ zur Anwendung der in den Absätzen 10 und 11 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“;

(20) die folgenden Abschnitte 14 und 15 werden nach Artikel 56 eingefügt:

„ABSCHNITT 14

Beihilfen für Regionalflughäfen

Artikel 56a

Beihilfen 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 den Absätzen 3 bis 14 dieses Artikels und die in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
2. Betriebsbeihilfen 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 den Absätzen 3, 4, 10 und 15 bis 18 dieses Artikels und die in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
3. Der Flughafen muss allen potenziellen Nutzern offenstehen. Im Falle materieller Kapazitätsgrenzen erfolgt die Zuteilung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien.
4. Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen (einschließlich der Umwandlung bestehender Flugplätze in Passagierflughäfen) gewährt.
5. Die betreffende Investition darf nicht über das für die Aufnahme des erwarteten mittelfristigen Verkehrsaufkommens erforderliche Maß hinausgehen, das auf der Grundlage realistischer Prognosen ermittelt wurde.
6. Die Investitionsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, 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 ein Linienflugverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 betrieben wird.
7. Die Absätze 5 und 6 sind nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 200 000 Passagiere betrug, sofern die Investitionsbeihilfe voraussichtlich nicht dazu führen wird, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen des Flughafens in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Passagiere erhöht. Die derartigen Flughäfen gewährten Investitionsbeihilfen müssen entweder mit Absatz 11 oder mit den Absätzen 13 und 14 im Einklang stehen.
8. Absatz 6 ist nicht auf Fälle anwendbar, in denen die Investitionsbeihilfe für einen Flughafen gewährt wird, der sich im Umkreis von 100 Kilometern um bestehende Flughäfen befindet, von denen aus ein Linienflugverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 betrieben wird, sofern die Strecke zwischen jedem dieser anderen bestehenden Flughäfen und dem Flughafen, der die Beihilfe erhält, zwangsläufig per Seeverkehr in einer Gesamtreisezeit von mindestens 90 Minuten oder per Luftverkehr zurückzulegen ist.
9. Die Investitionsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als drei Millionen Passagiere betrug. Sie dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als drei Millionen Passagiere erhöht.

10. Die Beihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht.

11. Der Betrag einer Investitionsbeihilfe 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.

12. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Flughafeninfrastruktur.

13. Der Betrag einer Investitionsbeihilfe 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 bis zu eine Million Passagiere betrug.

14. Die in Absatz 13 genannten Beihilfehöchstintensitäten dürfen bei Flughäfen in abgelegenen Gebieten um bis zu 20 Prozentpunkte erhöht werden.

15. Betriebsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Passagiere betrug.

16. Der Betrag einer Betriebsbeihilfe darf nicht höher sein als der Betrag, der erforderlich ist, um die Betriebsverluste und einen angemessenen Gewinn für den betreffenden Zeitraum zu decken. Die Beihilfegewährung erfolgt entweder in Form von vorab festgesetzten regelmäßigen Tranchen, die während des Gewährungszeitraums nicht erhöht werden, oder in Form von Beträgen, die auf der Grundlage der ermittelten Betriebsverluste nachträglich festgesetzt werden.

17. Betriebsbeihilfen dürfen nicht für Kalenderjahre ausgezahlt werden, in denen das jährliche Passagieraufkommen des Flughafens mehr als 200 000 Passagiere beträgt.

18. Die Gewährung einer Betriebsbeihilfe darf nicht an die Voraussetzung gebunden sein, dass mit bestimmten Luftverkehrsgesellschaften Vereinbarungen über Flughafenentgelte, Marketingzahlungen oder andere finanzielle Aspekte der Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaften an dem jeweiligen Flughafen geschlossen werden.

ABSCHNITT 15

Beihilfen für Häfen

Artikel 56b

Beihilfen für Seehäfen

1. Beihilfen 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

- a) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Hafeninfrastrukturen;
- b) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur;
- c) Ausbaggerung.

3. Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Hafensuprastrukturen sind nicht beihilfefähig.

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

5. Die Beihilfeintensität darf bei jeder der in Absatz 2 Buchstabe a genannten Investitionen nicht höher sein als

a) 100 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens bis zu 20 Mio. EUR betragen;

b) 80 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 20 Mio. EUR und bis zu 50 Mio. EUR betragen;

c) 60 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die gesamten beihilfefähigen Kosten des Vorhabens über 50 Mio. EUR und bis zu dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe ee festgesetzten Betrag betragen.

Die Beihilfeintensität darf nicht höher sein als 100 % der in Absatz 2 Buchstabe b und Absatz 2 Buchstabe c genannten beihilfefähigen Kosten und den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe ee festgesetzten Betrag nicht übersteigen.

6. Die in Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c festgesetzten 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. 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.

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

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

Artikel 56c

Beihilfen für Binnenhäfen

1. Beihilfen 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

- a) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Hafeninfrastrukturen;
- b) Investitionen in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur;
- c) Ausbaggerung.

3. Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Hafensuprastrukturen sind nicht beihilfefähig.

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

5. Die Beihilfeintensität darf nicht höher sein als 100 % der beihilfefähigen Kosten und den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe ff festgesetzten Betrag nicht übersteigen.

6. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastuktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen.

7. Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastuktur muss interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

8. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag alternativ zur Anwendung der in den Absätzen 4 und 5 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“;

(21) Artikel 58 wird wie folgt geändert:

- a) 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.“;

- b) folgender Absatz 3a wird eingefügt:

„3a. Einzelbeihilfen, die zwischen dem 1. Juli 2014 und dem [xxx (einen Tag vor Inkrafttreten der Änderungsverordnung)] im Einklang mit den zum Zeitpunkt ihrer Gewährung geltenden Bestimmungen dieser Verordnung gewährt wurden, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt. Einzelbeihilfen, die vor dem 1. Juli 2014 im Einklang mit den entweder vor oder nach dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Bestimmungen dieser Verordnung, ausgenommen Artikel 9, gewährt wurden, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt.“;

- c) folgender Absatz 5 wird angefügt:

„5. Nach der Änderung dieser Verordnung bleiben Beihilferegeln, die nach den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Regelung geltenden Bestimmungen dieser Verordnung freigestellt sind, noch während einer Anpassungsfrist von sechs Monaten freigestellt.“;

(22) Anhang II Teil II erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung;

(23) Anhang III wird wie folgt geändert:

a) Fußnote 2 erhält folgende Fassung:

„2. 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).“;

b) Fußnote 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

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

Artikel 2

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

„Die beihilfefähigen Kosten können anhand der in 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 3

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
Jean-Claude JUNCKER