



Brüssel, den **XXX**  
[...] (2015) **XXX** draft

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

**vom **XXX****

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**Entwurf**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

## **zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

### **Entwurf**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 4,

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

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung Nr. 651/2014 der Kommission<sup>2</sup> werden bestimmte Gruppen von Beihilfen festgelegt, die für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt und von der Pflicht zur Anmeldung bei der Kommission vor ihrer Gewährung freigestellt werden. Nach der Verordnung Nr. 651/2014 sollten operative Kriterien für die Freistellung von Beihilfen für Hafen- und Flughafenaufbauten entwickelt werden, sofern bei der Behandlung einschlägiger Fälle ausreichende Erfahrungen gesammelt werden.
- (2) Nun verfügt die Kommission über die erforderliche Beschlusspraxis. Mit Blick auf die Vereinfachung und Straffung der Beihilfenvorschriften, die Verringerung des Verwaltungsaufwands sowie die Konzentration der Beihilfenkontrolle auf die Beihilfen, die besonders starke Verfälschungen des Wettbewerbs bewirken könnten, sollten Beihilfen für Hafen und Flughafenaufbauten in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 aufgenommen werden.
- (3) Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen mit bis zu 3 Millionen Passagieren im Jahr können entsprechend den Besonderheiten der einzelnen Flughäfen zu einer besseren Anbindung bestimmter Gebiete sowie zur Förderung der lokalen Entwicklung beitragen. Wie die Erfahrungen der Kommission bei der Anwendung der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften<sup>3</sup> zeigen, bewirken

---

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

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

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

Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen keine übermäßigen Handels- und Wettbewerbsverfälschungen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Sie sollten daher unter die Gruppenfreistellung fallen, sofern sie die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen. Die Festlegung einer Anmeldeschwelle in Form der Höhe der Beihilfe ist nicht zweckmäßig, da die Auswirkung einer Beihilfe auf den Wettbewerb vor allem von der Größe des Flughafens und nicht vom Umfang der Investition abhängt.

- (4) Diese Voraussetzungen sollten Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, begrenzen, indem sie die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleisten. Bei einer angemessenen Beihilfe darf die Beihilfeintensität die in dieser Verordnung festgelegte zulässige Beihilfehöchstintensität, die je nach Größe des Flughafens variiert, nicht übersteigen, und der Beihilfebetrag darf nicht über die Finanzierungslücke der Investition hinausgehen. Die Vereinbarkeitskriterien sollten Gewähr für einen offenen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur bieten. Für Flughäfen, die in der Nähe bestehender Flughäfen mit einem Linienflugangebot liegen, sollten keine Beihilfen gewährt werden, weil Beihilfen für solche Flughäfen ein höheres Risiko von Wettbewerbsverfälschungen bergen und deshalb bei der Kommission angemeldet werden sollten, sofern es sich nicht um Beihilfen für sehr kleine Flughäfen (bis zu 50 000 Passagiere im Jahr) handelt, bei denen erhebliche Beeinträchtigungen des Wettbewerbs aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens ausgeschlossen sind.
- (5) Seehäfen sind für die Verwirklichung wichtiger Ziele der Union wie des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts von strategischer Bedeutung; dies wurde beispielsweise in der Strategie Europa 2020 und dem Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>4</sup> dargelegt. Wie in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“<sup>5</sup> betont wurde, sind in allen maritimen Regionen der Union effiziente Häfen notwendig; dafür werden wirksame öffentliche und private Investitionen benötigt, insbesondere um die Infrastruktur für den Zugang zu Häfen sowie die Infra- und Suprastruktur von Häfen 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.
- (6) Die Weiterentwicklung der Binnenhäfen und ihre Integration in den multimodalen Verkehr ist ein Hauptziel der Verkehrspolitik der Union. Rechtsvorschriften der Union wie die Richtlinie 92/106/EWG des Rates<sup>6</sup> sind explizit darauf ausgerichtet, die Intermodalität im Verkehr zu erhöhen. Für die Umstellung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie den Schienenverkehr oder die Binnenschifffahrt wird auch im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ plädiert.

---

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

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

<sup>6</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

In ihrer Mitteilung „Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt NAIADES II“<sup>7</sup> weist die Kommission darauf hin, dass die „Infrastruktur der Binnenwasserstraßen in der EU ... unzureichend vernetzt und in die anderer Verkehrsträger integriert“ ist.

- (7) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Hafenbeihilfen sollten Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, begrenzen, indem sie insbesondere die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleisten. Bei einer angemessenen Beihilfe sollte die Beihilfeintensität nicht über die in dieser Verordnung festgelegte zulässige Beihilfemaximalintensität hinausgehen, die bei Seehäfen je nach Größe des Investitionsvorhabens variiert. Der Beihilfebetrag sollte die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Ferner sollte ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur sichergestellt sein.
- (8) Investitionen, die in den Arbeitsplänen für die mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> eingerichteten Kernnetzkorridore vorgesehen 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. Für Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit solcher Häfen sollten höhere Anmeldeschwellen Anwendung finden.
- (9) [Mit der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen wird eine transparente Rechnungslegung in getrennten Büchern eingeführt, wodurch die Verwendung öffentlicher Mittel durch das Hafenmanagement und Anbieter von Hafendiensten leicht nachzuverfolgen ist. Diese finanzielle Transparenz trägt zu einer effizienten Nutzung öffentlicher Mittel in Häfen bei und erleichtert bei Bedarf die Beihilfenkontrolle. Außerdem werden mit der Verordnung gemeinsame und transparente Verfahren für die Vergabe von Aufträgen für Hafendienste sowie eine transparente und autonome Festlegung der Nutzungsentgelte für Hafeninfrastrukturen eingeführt.]<sup>9</sup>
- (10) Angesichts der seit Beginn der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 gesammelten Erfahrungen ist es angezeigt, bestimmte Bestimmungen, deren Anwendung sich als schwierig erwiesen hat, zu präzisieren oder zu ändern. Dies gilt insbesondere für regionale Betriebsbeihilferegelungen 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 Nachteile zu beheben. Anstelle der entsprechenden Bestimmungen sollte deshalb eine für alle Mehrkosten geltende Methode Anwendung finden. Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen von Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes sollten die Anmeldeschwellen für solche Beihilfen angehoben werden.

---

<sup>7</sup> COM(2013) 623.

<sup>8</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

<sup>9</sup> [Die Verordnung wird derzeit von Parlament und Rat geprüft. Sie soll bis Ende 2016 endgültig angenommen werden.]

(11) Die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 sollte 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 Buchstaben k und l erhalten folgende Fassung:

„k) Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen;

l) Beihilfen für lokale Infrastrukturen;

m) Beihilfen für Regionalflughäfen;

n) Hafengebühren.“

– b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt nicht für

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

b) Beihilfen für die Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, ausgenommen der Ausgleich von Mehrkosten in Gebieten in äußerster Randlage und Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte, KMU-Beihilfen für die Inanspruchnahme von Beratungsdiensten, Risikofinanzierungsbeihilfen, Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Innovationsbeihilfen für KMU, Umweltschutzbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen sowie Beihilfen für benachteiligte Arbeitnehmer und Arbeitnehmer mit Behinderungen;

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

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

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

d) Beihilfen zur Erleichterung der Stilllegung nicht wettbewerbsfähiger Steinkohlebergwerke 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).

– c) Absatz 4 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, ausgenommen Beihilferegulungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen sowie regionale Betriebsbeihilferegulungen für Gebiete in äußerster Randlage und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte, sofern diese Regelungen Unternehmen in Schwierigkeiten nicht gegenüber anderen Unternehmen begünstigen.“

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

– a) Nummer 42 erhält folgende Fassung:

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

– b) Nummer 48 erhält folgende Fassung:

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

– c) Nummer 55 erhält folgende Fassung:

„(55) ‚für Betriebsbeihilfen in Frage kommende Gebiete‘: Gebiete in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 AEUV oder Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte im Sinne der Nummer 48.“

– d) Folgende Nummer wird eingefügt:

„(61a) ‚Einstellung derselben oder einer ähnlichen Tätigkeit‘: vollständige oder partielle Einstellung, die einen erheblichen Abbau von Arbeitsplätzen zur Folge hat. Für die Zwecke dieser Bestimmung wird ein ‚erheblicher Abbau von Arbeitsplätzen‘ als Abbau von mindestens 100 Arbeitsplätzen in einer Betriebsstätte oder ein Stellenabbau um mindestens 50 % des Personals definiert.“

– e) Nach Nummer 143 werden folgende Nummern eingefügt:

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

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

(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) ‚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;

(149) ‚Hochgeschwindigkeitszug‘: Zug, der Geschwindigkeiten von über 200 km/h erreichen kann;

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

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

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

(152) ‚Hafen‘: Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Ausrüstung in erster Linie 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 ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;

(153) ‚Seehafen‘: Hafen, der in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen für den Seeverkehr ermöglicht;

(154) ‚Binnenhafen‘: Hafen, der kein Seehafen ist und über Binnenwasserstraßen indirekten Zugang zum Meer bietet;

(155) ‚Hafeninfrastruktur‘: Infrastrukturanlagen, mit denen das Hafenmanagement direkte Einnahmen erzielt, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung sowie Verkehrsinfrastruktur im Hafengebiet;

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

(157) ‚Zugangsinfrastruktur‘: jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem See- oder Binnenhafen vom Land, vom Meer oder von Flüssen erforderlich ist, insbesondere Zugangsstraßen, Schienenzufahrten, Wellenbrecher, Zugangskanäle, Schleusen;

(158) ‚Ausbaggerung‘: die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zum Hafen, um den Zugang von Wasserfahrzeugen zum Hafen zu ermöglichen;

(159) ‚Unterhaltsbaggerung‘: routinemäßige Ausbaggerung, um den Zugang zur Wasserstraße frei zu halten;“

---

\*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).

(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) Folgende Buchstaben werden angefügt:

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

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

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

---

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

(4) In Artikel 5 Absatz 2 wird folgender Buchstabe 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 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 in den Artikeln 34 und 35 festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind;“

(6) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird ein dritter Satz angefügt:

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



– b) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Für die Zukunft geschuldete Beihilfen/Beihilfen, die noch ausgezahlt werden müssen, zum Beispiel in mehreren Tranchen zu zahlende Beihilfen, werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst.“

– c) Absatz 4 wird gestrichen.

---

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

(7) 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 sind ab dem Tag, an dem die Ad-hoc-Beihilfe oder die letzte Beihilfe auf der Grundlage der Regelung gewährt wurde, 10 Jahre lang aufzubewahren.

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

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

(8) 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 der Betriebsbeihilferegelungen für Gebiete in äußerster Randlage und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte;
- c) Regionalbeihilfen in Form von Regelungen, die auf eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen ausgerichtet sind; Regelungen, die auf Tourismustätigkeiten, Breitbandinfrastrukturen oder die Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse ausgerichtet sind, gelten nicht als auf bestimmte Wirtschaftszweige ausgerichtet;
- d) regionale Einzelinvestitionsbeihilfen für Beihilfeempfänger, die zum Zeitpunkt der Beantragung der Beihilfe
- i) dieselbe oder eine ähnliche Tätigkeit im EWR in den beiden vorhergehenden Jahren eingestellt haben oder
  - ii) konkret planen, eine solche Tätigkeit in einem mit der Antragstellung beginnenden und zwei Jahre nach Abschluss der Investition in dem betreffenden Gebiet endenden Zeitraum einzustellen.
- Dies gilt nur für Stilllegungen in einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens als dem Staat, in dem die Beihilfe gewährt wird;
- e) regionale Betriebsbeihilfen zugunsten von Unternehmen, deren Haupttätigkeit unter Abschnitt K ‚Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen‘ der NACE Rev. 2 fällt, oder zugunsten von Unternehmen, die konzerninterne Tätigkeiten ausüben und deren Haupttätigkeit unter die Klasse 70.10 ‚Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben‘ oder die Klasse 70.22 ‚Unternehmensberatung‘ der NACE Rev. 2 fällt.“

(9) 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.“

(10) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 15*

#### **Regionale Betriebsbeihilfen**

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

(2) In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte dienen regionale Betriebsbeihilfen als Ausgleich für die Beförderungsmehrkosten von Waren, die in für Betriebsbeihilfen in Frage kommenden Gebieten hergestellt oder weiterverarbeitet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Die Beihilfempfänger produzieren in diesen Gebieten;
- b) die Beihilfe kann vorab auf der Grundlage eines Festbetrags oder nach Tonnenkilometern oder einer anderen einschlägigen Einheit objektiv quantifiziert werden;
- c) die Beförderungsmehrkosten werden auf der Grundlage der Verbringung der Waren im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats mit dem für den Beihilfempfänger kostengünstigsten Verkehrsmittel berechnet.

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

(3) In Gebieten in äußerster Randlage dienen die Betriebsbeihilfen als Ausgleich für Betriebsmehrkosten, die in den Gebieten in äußerster Randlage als direkte Folge eines oder mehrerer der in Artikel 349 AEUV genannten dauerhaften Nachteile erwachsen, sofern die Beihilfempfänger in einem Gebiet in äußerster Randlage wirtschaftlich tätig sind und folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Der jährliche Beihilfebetrags pro Empfänger aus allen Betriebsbeihilferegelungen liegt nicht über einem der folgenden Fördersätze:

i) bei Unternehmen des herstellenden Gewerbes:

— [...] %] der durch den Beihilfempfänger in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage geschaffenen jährlichen Bruttowertschöpfung oder

— [...] %] der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage oder

— [...] %] des Jahresumsatzes des Beihilfempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage;

ii) bei Unternehmen mit anderen Tätigkeiten:

— [...] %] der durch den Beihilfempfänger in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage geschaffenen jährlichen Bruttowertschöpfung oder

— [...] %] der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage oder

— [...] %] des Jahresumsatzes des Beihilfempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage.

iii) Die in den Ziffern i und ii angegebenen Prozentsätze können in Gebieten in äußerster Randlage, die mehr als 4000 km von der Hauptstadt des betreffenden Mitgliedstaats entfernt liegen, um [...] Prozentpunkte] erhöht werden; oder

b) bei Unternehmen mit einem Jahresumsatz bis zu [300 000 EUR] (als Alternative zu den unter Buchstabe a genannten Fördersätzen): Der jährliche Beihilfebetrags pro Empfänger aus allen Betriebsbeihilferegelungen beträgt nicht mehr als [150 000 EUR].“

(11) In Artikel 21 Absatz 16 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

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

(12) Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Beihilfefähig sind nicht börsennotierte kleine Unternehmen, deren Eintragung ins Handelsregister höchstens fünf Jahre zurückliegt, sofern das neu eingetragene kleine Unternehmen

- a) eine Tätigkeit aufnimmt, die für dieses Unternehmen neu ist,
- b) noch keine Gewinne ausgeschüttet hat und
- c) nicht durch einen Zusammenschluss gegründet wurde.

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

(13) 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.“

(14) In Artikel 52 wird folgender Absatz 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.“

(15) 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 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.“

(16) 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 Staatsgebiet erfolgt, doch dieser Prozentsatz darf nicht über 50 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.“

(17) Folgende Abschnitte werden nach Artikel 56 eingefügt:

„ABSCHNITT 14

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

*Artikel 56a*

### **Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen**

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

(2) Die betreffende Investition muss sich auf eine zufriedenstellende mittelfristige Auslastungsperspektive für den Flughafen stützen, die anhand einer realistischen Prognose des Verkehrsaufkommens ermittelt wurde.

(3) Der Flughafen muss allen potenziellen Nutzern offenstehen und darf nicht einem bestimmten Nutzer vorbehalten werden. Im Falle materieller Kapazitätsgrenzen erfolgt die Zuteilung nach einschlägigen, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien.

(4) Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, die sich im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug um einen bestehenden Flughafen befinden, vom dem aus Linienflugverkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates durchgeführt werden.

(5) Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als drei Millionen Passagiere betrug. Die Beihilfen führen voraussichtlich nicht dazu, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der tatsächlichen Beihilfegewährung auf mehr als drei Millionen Passagiere erhöht.

(6) Dieser Artikel ist nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Ferner ist er nicht anwendbar, wenn die Beihilfen dazu führen dürften, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der tatsächlichen Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht.

(7) Absatz 4 ist nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 50 000 Passagiere betrug, sofern die Beihilfen voraussichtlich nicht dazu führen werden, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen des Flughafens auf mehr als 50 000 Passagiere erhöht.

(8) Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen (einschließlich der Umwandlung bestehender Flugplätze in Passagierflughäfen) gewährt.

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

(10) Beihilfefähige Kosten sind die Kosten von Investitionen in Flughafeninfrastruktur.

(11) Der Beihilfebetrug darf nicht höher sein als:

- a) 50 % der beihilfefähigen Kosten von Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der Beihilfegewährung eine Million bis drei Millionen Passagiere betrug;

- b) 75 % der beihilfefähigen Kosten von Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der Beihilfegewährung bis zu einer Million Passagiere betrug.

(12) Die Beihilfehöchstintensitäten dürfen bei Flughäfen in abgelegenen Gebieten um bis zu 20 Prozentpunkte erhöht werden.

## ABSCHNITT 15

### *Hafenbeihilfen*

#### *Artikel 56b*

#### **Investitionsbeihilfen für Seehäfen**

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

- (2) Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen
- a) in den Bau oder die Modernisierung von Infrastruktur und Suprastruktur von Seehäfen, mit Ausnahme der mobilen Ausrüstung und
  - b) in den Bau oder die Modernisierung von Zugangsinfrastruktur (einschließlich Ausbaggerung, nicht aber Unterhaltsbaggerung) für gewerblich genutzte Seehafeninfrastruktur.

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

(3) Der Beihilfebetrag 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.

(4) Die Beihilfehöchstintensität für die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Investitionen darf nicht höher sein als

- a) bei beihilfefähigen Kosten bis zu [20] Mio. EUR: [100] % der beihilfefähigen Kosten;
- b) bei beihilfefähigen Kosten über [20] Mio. EUR bis zu [50] Mio. EUR: [80] % der beihilfefähigen Kosten;
- c) bei beihilfefähigen Kosten über [50] Mio. EUR bis zu [100] Mio. EUR: [50] % der beihilfefähigen Kosten;
- d) bei beihilfefähigen Kosten bis zu [120] Mio. EUR für Seehäfen, die in den Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates eingeschlossen sind: [50] % der beihilfefähigen Kosten.

Die Beihilfehöchstintensität für die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Investitionen darf [100] % der beihilfefähigen Kosten nicht überschreiten.

(5) Die in Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d festgelegten Beihilfeintensitäten können bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV um [10] Prozentpunkte und bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV um [5] Prozentpunkte erhöht werden.

(6) Eine Investition desselben Beihilfeempfängers in einem Zeitraum von [drei] Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Seehafen gilt als Teil einer Einzelinvestition.

(7) Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, die Anmietung und/oder den Betrieb einer Hafeninfrastruktur oder -suprastruktur durch Dritte muss zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen und unter Einhaltung der Vergabevorschriften der Union [sowie der Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen<sup>10</sup>] erfolgen. Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der Infrastruktur durch Dritte darf nicht über einen Zeitraum von höchstens [30] Jahren hinausgehen.

(8) Die Infrastruktur muss interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Der für die Nutzung der Infrastruktur berechnete Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

#### *Artikel 56c*

### **Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen**

(1) Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht des Artikels 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

- (2) Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen
- a) in den Bau oder die Modernisierung von Infrastruktur und Suprastruktur von Binnenhäfen, mit Ausnahme der mobilen Ausrüstung und
  - b) in den Bau oder die Modernisierung von Zugangsinfrastruktur (einschließlich Ausbaggerung, nicht aber Unterhaltsbaggerung) für gewerblich genutzte Binnenhafeninfrastruktur.

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

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

(4) Die Beihilfehöchstintensität darf [100] % der beihilfefähigen Kosten nicht überschreiten.

(5) Eine Erstinvestition desselben Beihilfeempfängers in einem Zeitraum von [drei] Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Binnenhafen gilt als Teil einer Einzelinvestition.

(6) Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, die Anmietung und/oder den Betrieb einer Hafeninfrastruktur oder -suprastruktur durch Dritte muss zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen und gegebenenfalls unter Einhaltung der Vergabevorschriften erfolgen. Die Laufzeit von Konzessionen oder

---

<sup>10</sup> [Die Verordnung wird derzeit von Parlament und Rat geprüft. Sie soll bis Ende 2016 endgültig angenommen werden.]

Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der Infrastruktur durch Dritte darf nicht über einen Zeitraum von höchstens [30] Jahren hinausgehen.

(7) Die Infrastruktur muss interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Der für den Betrieb oder die Nutzung der Infrastruktur berechnete Preis muss dem Marktpreis entsprechen.“

(18) Artikel 58 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

### *Artikel 2*

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

(1) Anhang II erhält folgende Fassung:

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

(2) In Anhang III erhält Fußnote 2 folgende Fassung:

„(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).“

### *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*