

003102/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 11/12/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.12.2008  
K(2008) 7713 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Leitlinien für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für  
Meeresautobahnen ergänzen**

## MITTEILUNG DER KOMMISSION

### Leitlinien für staatliche Beihilfen, die die Anschubfinanzierung der Gemeinschaft für Meeresautobahnen ergänzen

(Text von Bedeutung für den EWR)

#### EINLEITUNG

1. Im Weißbuch aus dem Jahr 2001 „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>1</sup> wurde das Konzept der „Meeresautobahnen“ eingeführt, bei denen es sich um hochwertige Verkehrsdienstleistungen im Kurzstreckenseeverkehr handelt. Meeresautobahnen bestehen aus Infrastruktureinrichtungen, Ausrüstungen und Dienstleistungen in mindestens zwei Mitgliedstaaten. Mit den Meeresautobahnen wird das Ziel verfolgt, große Teile des Güterverkehrs von der Straße auf den Seeweg zu verlagern. Die erfolgreiche Realisierung der Meeresautobahnen wird dazu beitragen, dass zwei Hauptziele der europäischen Verkehrspolitik erreicht werden, nämlich eine Entlastung der Straßen und eine Verringerung der Folgen des Güterverkehrs für die Umwelt. In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch<sup>2</sup> wird auf das wachsende Problem der Überlastung der Straßen hingewiesen, die die EU etwa 1 % ihres BIP kostet, sowie darauf, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen die Fortschritte im Hinblick auf die Kyoto-Ziele bedrohen. Ferner wird in ihr die Bedeutung der Meeresautobahnen erneut bekräftigt.

#### ERGÄNZENDE STAATLICHE BEIHLIFEN FÜR „MEERESAUTOBAHN“-VORHABEN IM RAHMEN VON MARCO POLO II

2. Nach Kapitel 10 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr<sup>3</sup> sind unter bestimmten Bedingungen Startbeihilfen mit einer maximalen Laufzeit von drei Jahren und bis zu einer Höhe von 30 % der Betriebskosten und 10 % der Investitionskosten für neue oder verbesserte Kurzstreckenseeverkehrsdienste zulässig.
3. Das zweite „Marco Polo“-Programm (im Folgenden „Marco Polo II“), das durch die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten Marco Polo-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Marco Polo II) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003<sup>4</sup> eingerichtet wurde, ist eines der beiden

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370.

<sup>2</sup> KOM(2006)314 endg.: Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament: „Für ein mobiles Europa - nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“.

<sup>3</sup> Mitteilung C(2004) 43 der Kommission, ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

<sup>4</sup> ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 1.

Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft, mit denen die Meeresautobahnen als eine der fünf Fördermaßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder zur Verkehrsverlagerung weg von der Straße direkt und ausdrücklich gefördert werden. Durch Marco Polo II werden hauptsächlich die Verkehrsdienste im Rahmen der Meeresautobahnen gefördert. Die Förderung erfolgt über jährliche, an die Branchenakteure gerichtete Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen. Die finanzielle Unterstützung wird durch die im Rahmen des Marco-Polo-Programms zur Verfügung stehenden Zuschüsse beschränkt. Meeresautobahnen können auch im Rahmen der Regionalpolitik finanziert werden.

4. Nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 kann im Rahmen des Programms Marco Polo II unter bestimmten Bedingungen eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für „Meeresautobahnen-Aktionen“ geleistet werden, wobei, wie in Anhang I Ziffer 1 Buchstabe a und Ziffer 2 Buchstabe a der Spalte B festgelegt, die Höchstintensität 35 % der Gesamtkosten für die Einrichtung und den Betrieb des Verkehrsdienstes und die maximale Laufzeit 60 Monate betragen.
5. Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 lautet wie folgt: *Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen im Rahmen des Programms schließt die Gewährung nationaler, regionaler oder lokaler öffentlicher Mittel oder staatlicher Beihilfen für die gleichen Aktionen nicht aus, soweit diese Beihilfen mit den Regelungen des Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar sind und innerhalb der für die jeweilige Aktionsart festgelegten kumulativen Grenzen des Anhangs I liegen.*
6. Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 können die Behörden der Mitgliedstaaten also die Finanzhilfe der Gemeinschaft durch eigene finanzielle Mittel zugunsten von Vorhaben ergänzen, die nach den in der genannten Verordnung festgelegten Kriterien und Verfahren ausgewählt werden, wobei die in der Verordnung angegebenen Obergrenzen einzuhalten sind. Zweck von Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 ist, dass an einem Vorhaben interessierte Unternehmen mit öffentlichen Mitteln in einer bestimmten, im Voraus festgelegten Höhe unabhängig von der Herkunft dieser Mittel rechnen können. Tatsächlich kann der Fall eintreten, dass die im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 vergebenen finanziellen Mittel nicht ausreichen, um allen ausgewählten Vorhaben die höchstmögliche Förderung zuteil werden zu lassen. Werden in einem bestimmten Jahr viele förderfähige Projekte eingereicht, so ist es möglich, dass einige Vorhaben nur in beschränktem Umfang von der Gemeinschaft finanziert werden. Während die Tatsache, dass viele Projekte ausgewählt wurden, als Zeichen für den Erfolg von Marco Polo II gewertet werden könnte, würde dieser Erfolg gefährdet, wenn die beteiligten Unternehmen ihren eingereichten Projektvorschlag zurückzögen oder von einer künftigen Einreichung absehen würden, weil die für die Einführung der relevanten Dienste erforderlichen öffentlichen Mittel nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Außerdem ist für potenzielle Projektteilnehmer von entscheidender Bedeutung, dass ein bestimmter Betrag an öffentlichen Mitteln im Voraus festgelegt wird, mit dem sie rechnen können.
7. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang festgestellt, dass bei den Akteuren und Behörden der Mitgliedstaaten Zweifel bestehen, ob die Mitgliedstaaten für Marco-Polo- II-Vorhaben ergänzende staatliche Beihilfen gewähren können, die über die nach Kapitel 10 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr für den Kurzstreckenseeverkehr zulässigen Beihilfen hinausgehen. Die

Bedingungen für die Zulässigkeit der Beihilfen gemäß den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr decken sich nicht ganz mit jenen des Programms Marco Polo II. In den Leitlinien sind eine Beihilfehöchstintensität von 30 % der Betriebskosten (Marco Polo II: 35 % der Gesamtkosten) und eine maximale Laufzeit von drei Jahren (Marco Polo II: fünf Jahre) vorgesehen. Unterschiede dieser Art haben bei potenziellen Interessenten für „Meeresautobahnen-Aktionen“ vermutlich Verwirrung gestiftet.

8. Aus den oben genannten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass es für im Rahmen der Verordnung ausgewählte Vorhaben hinsichtlich der maximalen Laufzeit und Intensität keine Unterschiede zwischen den staatlichen Beihilfen und der Gemeinschaftsfinanzierung geben sollte. Wenn keine Gemeinschaftsfinanzierung erfolgt bzw. für den nicht durch eine Gemeinschaftsfinanzierung gedeckten Anteil wird die Kommission daher auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag für das Anlaufen von „Meeresautobahn“-Vorhaben im Rahmen von Marco Polo II staatliche Beihilfen bis zu einer Höhe von 35 % der Betriebskosten und mit einer maximalen Laufzeit von fünf Jahren genehmigen<sup>5</sup>. Dasselbe gilt für Vorhaben, die im Rahmen von Marco Polo II ausgewählt, jedoch letztendlich aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)<sup>6</sup> oder aus dem Kohäsionsfonds<sup>7</sup> finanziert werden.
9. Unabhängig von der Herkunft der Mittel dürfen die Startbeihilfen für Betriebskosten die oben genannte Laufzeit und Intensität nicht übersteigen. Die Beihilfen dürfen nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen kumuliert werden. Außerdem erinnert die Kommission daran, dass für förderfähige Kosten jeweils nur *ein* Finanzierungsinstrument der Gemeinschaft in Anspruch genommen werden kann.
10. Die Mitgliedstaaten müssen die staatlichen Beihilfen, die sie auf der Grundlage dieser Mitteilung für im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 ausgewählte Vorhaben gewähren wollen, bei der Kommission anmelden.

#### **ERGÄNZENDE STAATLICHE BEIHILFEN FÜR „MEERESAUTOBAHN“-VORHABEN IM RAHMEN DER TEN-V**

11. In Artikel 12a der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>8</sup> wird die Schaffung von „Meeresautobahnen“ geregelt, deren Ziel es ist, *den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so zu konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen für den Frachtverkehr*

---

<sup>5</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass die Klausel in Anhang I Ziffer 2 Buchstabe b der Verordnung Marco Polo II (über die Begrenzung der Finanzierung auf der Grundlage der tatsächlich verlagerten Güterverkehrsleistung) für die Finanzhilfe der Gemeinschaft gilt, nicht aber für die ergänzenden staatlichen Beihilfen, die Gegenstand dieser Mitteilung sind.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 vom 11 Juli 2006, ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 79.

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 vom 5. Juli 2006, ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 1.

<sup>8</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

*zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, damit die Überlastung der Straßen verringert und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert wird.* Das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsseewegenetz besteht aus den Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen mindestens zweier Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen.

12. Die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen die Gemeinschaftsförderung für den Aufbau von Infrastruktureinrichtungen, einschließlich Meeresautobahnen. Artikel 12a Absatz 5 zweiter Spiegelstrich der Entscheidung Nr. 1692/96/EG enthält jedoch einen Passus, der die Gewährung einer Gemeinschaftsunterstützung für Starthilfen für Vorhaben unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags ermöglicht. Diese Unterstützung kann gewährt werden, *sofern sie im Hinblick auf die finanzielle Tragfähigkeit des Vorhabens für notwendig erachtet wird.* In der Praxis kann der Fall eintreten, dass das Konsortium aus Häfen und Betreibern, das den Projektvorschlag unterbreitet hat, in der Anlaufphase der Meeresautobahn-Dienste zunächst Verluste verzeichnet.
13. Starthilfen im Rahmen der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sind auf den „gebührend begründeten Kapitalaufwand“, begrenzt, d. h. sie sind als Investitionsförderung zu verstehen. Diese können u. a. die Abschreibung der für den Dienst vorgesehenen Schiffe beinhalten<sup>9</sup>. Im Rahmen der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sind Starthilfen auf zwei Jahre und eine Höchstintensität von 30 % begrenzt.
14. Im Rahmen der TEN-V-Vorhaben können die Mitgliedstaaten finanzielle Mittel bereitstellen, sofern keine Gemeinschaftsmittel zur Verfügung stehen. Allerdings enthält Artikel 12a Absatz 5 zweiter Spiegelstrich der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich der Starthilfen für Seeverkehrsdienste einen Hinweis auf die staatliche Beihilfen betreffenden Bestimmungen des Vertrags. Die Mitgliedstaaten können daher, soweit keine Gemeinschaftsmittel zur Verfügung stehen, ergänzende Beihilfen leisten, wobei sie jedoch die Vorschriften für staatliche Beihilfen beachten müssen. Da hinsichtlich der Beihilfen für den Kurzstreckenseeverkehr das Kapitel 10 der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr eine Orientierungshilfe für die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen bietet, gilt dieses Kapitel auch für ergänzende staatliche Beihilfen. Den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zufolge sind Investitionsbeihilfen mit einer Höchstintensität von 10 % während eines Zeitraums von drei Jahren zulässig. Mögliche Folge: Wird ein Meeresautobahn-Vorhaben als TEN-V-Vorhaben ausgewählt, erhält jedoch nicht die maximale Investitionsförderung der Gemeinschaft (d. h. 30 % während eines Zeitraums von zwei Jahren), könnte der Fall eintreten, dass die öffentliche Förderung unter dem möglichen Höchstbetrag bleibt, wenn die nationalen staatlichen Beihilfen die nach den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zulässigen 10 % während eines Zeitraums von drei Jahren nicht übersteigen dürfen. Außerdem kann die unterschiedliche maximale Laufzeit der beiden Beihilferegulungen (zwei Jahre nach der Entscheidung Nr. 1692/96/EG und drei Jahre nach den gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr)

---

<sup>9</sup> Vademecum vom 28. Februar 2005, das in Verbindung mit der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für TEN-V 2005 veröffentlicht wurde; Kapitel 4.3 (Starthilfe für Kapitalaufwand).

für Ungewissheit und Verwirrung sorgen. Aus Gründen der Klarheit und damit für Unternehmen, die sich an einem Meeresautobahn-Vorhaben im Rahmen der TEN-V beteiligen, eine im Voraus festgelegte öffentliche Unterstützung möglich ist, sollten die Höchstintensität und die maximale Laufzeit der ergänzenden staatlichen Beihilfen der Mitgliedstaaten mit der Höchstintensität und der maximalen Laufzeit der Gemeinschaftsfinanzierung identisch sein.

15. Aus den genannten Gründen wird die Kommission, sofern keine Gemeinschaftsfinanzierung für Starthilfen erfolgt bzw. für den nicht durch eine Gemeinschaftsfinanzierung gedeckten Anteil, auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags staatliche Investitionsbeihilfen mit einer Höchstintensität von 30 % und einer maximalen Laufzeit von zwei Jahren für Vorhaben genehmigen, die Artikel 12a der Entscheidung Nr. 1692/96/EG entsprechen und gemäß dem in der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze<sup>10</sup> festgelegten Verfahren ausgewählt werden. Dasselbe gilt für die Fälle, in denen die Mitgliedstaaten beschließen, dass ein Vorhaben aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung oder aus dem Kohäsionsfonds finanziert werden soll.
16. Unabhängig von der Herkunft der Mittel dürfen die Startbeihilfen für Investitionen die oben genannte Laufzeit und Intensität nicht übersteigen. Sie dürfen nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen kumuliert werden. Auch hier erinnert die Kommission daran, dass für förderfähige Kosten jeweils nur ein Finanzierungsinstrument der Gemeinschaft in Anspruch genommen werden kann.
17. Die Mitgliedstaaten müssen die staatlichen Beihilfen, die sie auf der Grundlage dieser Mitteilung für im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 ausgewählte Vorhaben gewähren wollen, bei der Kommission anmelden.

#### **ANWENDUNG**

18. Die Kommission wird die durch diese Mitteilung festgelegten Leitlinien ab dem Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften anwenden.

---

<sup>10</sup> ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.