



Dokumentation

**Staatliche Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten für den Schiffbau
in ausgewählten EU-Mitgliedstaaten**

Staatliche Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten für den Schiffbau in ausgewählten EU-Mitgliedstaaten

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 140/22
Abschluss der Arbeit: 25.01.2023
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung
und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Schiffbau in ausgewählten EU-Mitgliedsstaaten	4
2.1.	Deutschland	4
2.2.	Dänemark	5
2.3.	Finnland	6
2.4.	Frankreich	8
2.5.	Niederlande	10
2.6.	Polen	11
2.7.	Portugal	11

1. Einleitung

Gegenstand der vorliegenden Arbeit sind die staatlichen Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten (darunter u.a. Subventionen, Förderprogramme, Bürgschaften, Fonds, Kreditprogramme, Beteiligungen) für den Schiffbau am Beispiel ausgewählter EU-Mitgliedsstaaten (Dänemark, Finnland, Frankreich, Niederlande, Polen, Portugal).

Die Ausführungen zu den Ländern basieren im Wesentlichen auf den Antworten einer Abfrage bei den genannten Ländern. Die wesentlichen Aussagen der dargestellten Staaten wurden durch [Hyperlinks](#), die auf die Quellen verweisen, hervorgehoben. Den Ausführungen liegt die Übersetzung ausländischer Texte unter Verwendung von Künstlicher Intelligenz (KI) zugrunde. Vorab erfolgt eine Darlegung der Situation in Deutschland.

2. Schiffbau in ausgewählten EU-Mitgliedsstaaten

2.1. Deutschland

Die [Förderberatung des Bundes](#) bemerkt zur Situation in Deutschland:

„Maritime Technologien unterstützen die deutsche Wirtschaft bei der Beschaffung von Rohstoffen und Wirtschaftsgütern. Forschung und Entwicklung in Schiffbau, Schifffahrt und Meerestechnik bilden eine wichtige Grundlage, um künftige Herausforderungen zu bewältigen und die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.“

Das [Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz \(BMWK\)](#) als Ansprechpartner der Maritimen Wirtschaft:

- „gewährt staatliche Förderung für Investitionen in schiffbauliche Innovationen mit dem Förderprogramm [„Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“](#),
- fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben von Unternehmen der schiffs- und meerestechnischen Industrie sowie von Hochschulen und Forschungseinrichtungen durch nicht rückzahlbare Zuschüsse im Rahmen des Forschungsprogramms ‚Maritime Technologien der nächsten Generation‘.
Im Schiffbau richtet sich die FuE-Förderung auf die Entwicklung neuartiger Fertigungstechnologien sowie innovativer Hightech-Schiffe und –komponenten (z.B. Offshore-VerSORGER). In der Küsten- und Binnenschifffahrt liegt der Schwerpunkt auf der Entwicklung angepasster Schiffskonstruktionen, die zu einer umweltfreundlichen Verlagerung des Verkehrs auf die Wasserstraßen beitragen, und in der nicht-schiffbaulichen Meerestechnik steht die Entwicklung innovativer Systemlösungen für die Unterwasserförderung von Erdöl, Erdgas und Methanhydraten im Vordergrund.
- trägt dazu bei, dass deutsche Werften ihren Kunden wettbewerbsfähige Finanzierungslösungen anbieten können, z. B. durch sogenannte [CIRR-Zinsausgleichsgarantien](#) oder [Exportkreditgarantien des Bundes \(Hermesdeckungen\)](#), um damit international gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen (level playing field) zu schaffen.

- setzt auf einen intensiven Dialog mit der maritimen Wirtschaft und begleitet aktiv den Vernetzungsprozess als wesentliche Basis für Strukturverbesserungen in der Maritimen Wirtschaft.
- trägt zur [Sicherung der Seehandelswege und zu mehr Rechtssicherheit für die Reeder](#) durch das in 2013 eingeführte Zulassungsverfahren für private Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen bei.
- entwickelt die Zukunftsstrategie ‚LeaderSHIP Deutschland‘ weiter.
- wird die Nationalen Maritimen Konferenzen weiterhin dazu nutzen, mit allen Akteuren Maßnahmen zur Stärkung des maritimen Standorts Deutschland auf den Weg zu bringen.“¹

2.2. Dänemark

In Dänemark gibt es keine staatlichen Unterstützungs- oder Fördermechanismen, die den Schiffbau oder die maritime Industrie gezielt mit öffentlichen Mitteln fördern.

Dänemark verfügt über ein [allgemeines Exportkreditgarantieprogramm](#), dieses Programm kann auch von der Schifffahrtsindustrie in Anspruch genommen werden. Die dänische Exportkreditagentur („Danmarks Eksportkredit Fond“) bietet die folgenden Förderprogramme an:

- KMU-Bürgschaft, Käuferkreditbürgschaft, Lieferantenkreditbürgschaft,
- Finanzierungsbürgschaft, Projektfinanzierungsbürgschaft, Vertragsgarantie,
- Anleihegarantie, Investitionsgarantie, Akkreditivgarantie, Einkaufsrahmen,
- Operating-Leasing-Bürgschaft, Rückversicherung, Betriebsmittelbürgschaft, Investitionsgarantie, Exportkredit.

Darüber hinaus gibt es mehrere öffentliche Forschungsfonds und Entwicklungsprogramme, in deren Rahmen der Schiffbau, maritime technologische Entwicklungen oder verwandte Projekte gefördert werden können. Die öffentlichen Fonds unterstützen Unternehmen, welche die allgemeinen Finanzierungsanforderungen erfüllen, d.h. innovative, umweltfreundliche und/oder wachstumsorientierte Investitionsmöglichkeiten vorweisen können. Weitere Informationen und deren potenzielle Anwendbarkeit auf die maritime Industrie werden im Folgenden erläutert:

- [Innovationsfonds Dänemark \(„Innovationsfonden“\)](#)
Hauptziel des Innovationsfonds ist die Förderung und Unterstützung strategischer [Forschungs- und Innovationsprojekte](#) in Dänemark. Er investiert in Projekte mit hohem Risiko und großem Potenzial, die den Anforderungen an gesellschaftliches Engagement,

1 Siehe auch [Siebter Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland \(bmwk.de\)](#) S. 67. Im Zitat eingefügte Hyperlinks stammen vom Verfasser der Dokumentation.

Transparenz, Bildung und Ethik entsprechen. Beispiele für Lösungen, die für eine Finanzierung in Frage kommen: Lösungen zur Eindämmung des Klimawandels, wirksame Krankenpflege, saubere Umwelt, grüner Verkehr.

- [Der dänische Wachstumsfonds \(„Vækstfonden“\)](#)

Das Hauptziel des Wachstumsfonds besteht darin, in [private Fonds](#) zu investieren, die dann Kapital in Unternehmen investieren oder Eigenkapital in Start-ups mit erheblichem Wachstumspotenzial investieren, welche nicht genügend Risikokapital aufbringen können. Darüber hinaus vergibt der Fonds Darlehen direkt an kleine und mittlere Unternehmen mit einem soliden Wachstumsplan und unzureichenden Sicherheiten oder Eigenkapital, um einen Bankkredit zu erhalten.

- [Programm zur Entwicklung und Demonstration von Energietechnologien \(„Det Energiteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram“-EUDP-\)](#)

Das Hauptziel des EUDP ist die [Finanzierung von Arbeiten zur Demonstration neuer grüner Energietechnologien](#) durch öffentliche oder private Unternehmen und/oder Wissenschaftseinrichtungen wie Universitäten. Es arbeitet als technologieneutraler Fonds in seiner Priorisierung und Bewertung der Anträge.

Die Förderintensität ist unterschiedlich hoch und richtet sich nach den Kategorien Grundlagenforschung, industrielle Forschung und experimentelle Entwicklung.

2.3. Finnland

Das Ökosystem der Schifffahrtsindustrie, einschließlich der Schiffbauindustrie, spielt für die finnische Wirtschaft eine wichtige Rolle. Die größten Werften bauen Spezialschiffe, wie Eisbrecher, Passagierfähren und Luxuskreuzfahrtschiffe. Für sie ist es wichtig, an der Spitze der Technologie zu stehen und nach innovativen Lösungen zu streben.

Die staatlichen Unterstützungsmechanismen und -maßnahmen in Finnland zielen darauf ab, die globale Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Unternehmen und Sektoren insgesamt zu stärken, und sind hauptsächlich horizontaler Natur. Sie umfassen vier Schwerpunkte:

- [Exportkredite](#)

Finnland bietet den finnischen Werften und ihren Kunden wettbewerbsfähige Finanzierungslösungen an, zum Beispiel in Form von [Exportkrediten](#) und [Bürgschaften](#) sowohl für den Bau als auch für die Zeit nach der Auslieferung. Die Finanzierung wird von Finnvera bereitgestellt, einer spezialisierten Finanzierungsgesellschaft im Besitz des finnischen Staates. Finnvera ist die offizielle Exportkreditagentur (ECA) Finnlands.

- [Innovationsbeihilfen für den Schiffbau](#)

Innovationsbeihilfen für den Schiffbau werden auf der Grundlage der Bedingungen des Regierungserlasses über staatliche Innovationsbeihilfen für den Schiffbau 364/2015 und der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission) gewährt. Die Beihilfe wird in Form von direkten Zuschüssen zur Finanzierung der industriellen Umsetzung innovativer Produkte und Verfahren gewährt. Projekte, die für diese Innovationsbeihilfe in Frage kommen, sollten technologisch neu sein im Ver-

gleich zum Stand der Technik der Schiffbauindustrie in der Europäischen Union. Die Beihilfe sollte weniger als 25 % der beihilfefähigen Kosten ausmachen. Die Beihilfemaximalintensität darf durch andere Beihilfemaßnahmen nicht überschritten werden. Der Gesamthöchstbetrag der für ein Vorhaben gewährten Beihilfe beträgt 15 Mio. EUR.

- Business Finland - FEI und Internationalisierung
Die öffentlichen Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsprogramme sowie die Unterstützung der Internationalisierung werden von [Business Finland](#), der finnischen Finanzierungsagentur für Innovation, verwaltet. Keines der Programme ist nur auf die Marine- und Schiffbauindustrie ausgerichtet.

Beispiele aus dem maritimen Ökosystem - FEI-Finanzierung für führende Unternehmen:

Business Finland bietet Partnerschaftsfinanzierungen für Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsprojekte (FEI) für führende Unternehmen in Übereinstimmung mit ihren Ökosystembereichen. Die Partnerschaftsfinanzierung zielt darauf ab, die FEI-Aktivitäten und den Wettbewerbsvorteil finnischer Unternehmen auf internationalen Märkten zu steigern. Führende Unternehmen können bei der Lösung großer zukünftiger Herausforderungen eine Rolle spielen. Sie können auch neue Arbeitsplätze und Ökosysteme schaffen, die auf neue Geschäfte im Wert von mehreren Milliarden Euro abzielen.

Business Finland stellt pro führendem Unternehmen maximal 20 Mio. EUR zur Verfügung. Darüber hinaus ist Business Finland bestrebt, die Partner führender Unternehmen über einen Zeitraum von fünf Jahren mit maximal 50 Mio. EUR zu finanzieren, die auf der [Website von Business Finland](#) eingesehen werden können.

In den Jahren 2020 und 2021 forderte Business Finland führende Unternehmen auf, bedeutende zukünftige Herausforderungen zu lösen und ihre FEI-Investitionen in Finnland zu erhöhen. Zwölf Projekte von 12 Unternehmen wurden als Gewinner ausgewählt. Zwei Projekte konzentrieren sich auf die Meeresindustrie:

- EWärtsilä: Ökosystem in Richtung Null-Emission-Marine
Wärtsilä schafft ein neues Ökosystem namens Null-Emission-Marine mit dem Ziel, nachhaltige Technologielösungen zu ermöglichen und diese auch auf den landgestützten Energiesektor auszuweiten. Ziel ist es, die Treibhausgase in der Schifffahrtsindustrie bis 2030 um 60 % zu reduzieren. Nach 2050 werden alle von Wärtsilä betriebenen Ökosystemprodukte kohlenstoffneutral oder kohlenstoffnegativ sein.
- Meyer Turku: Das NECOLEAP - Bau eines klimaneutralen Kreuzfahrtschiffes
Der [Bau eines klimaneutralen Kreuzfahrtschiffs](#) erfordert eine umfassende Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Universitäten und Forschungsinstituten. Die Beteiligten werden im Projekt NECOLEAP zusammengebracht, das neue nachhaltige Technologien erforscht, die für die Entwicklung von Energie- und Ressourceneffizienz, Automatisierung, Robotik und Cybersicherheit für Schiffe und Schiffbau genutzt werden können. Die FuE-Themen des Projekts konzentrieren sich auf vier Schlüsselbereiche: das Schiff selbst, den Schiffbau, intelligente Technologien und künftige Antriebskräfte.

- Entwicklungsprogramm für eine nachhaltige maritime Industrie
Das Ministerium für Wirtschaft und Beschäftigung leitet ein 2-jähriges (2022 -2023) Entwicklungsprogramm für eine nachhaltige maritime Industrie. Der Schwerpunkt des Programms liegt auf Kommunikations- und Kooperationsaktivitäten und auf der Untersuchung der Anwendbarkeit aktueller horizontaler Unterstützungssysteme und -instrumente für die maritime Industrie. Das Programm gewährt keine Fördermittel.

2.4. Frankreich

Der Minister für Wirtschaft und Finanzen, der für Verkehr zuständige Minister, der Staatssekretär beim Minister für Wirtschaft und Finanzen und der Präsident des CSF sowie der Präsident von GICAN, unterzeichneten am 29. Oktober 2018 den strategischen [Vertrag des Marinesektors](#). Der [Marinesektor](#) stellt in Frankreich 125.000 direkte Arbeitsplätze und erzielt einen durchschnittlichen Umsatz von 45 Milliarden Euro (davon 60% im Export).

Der Sektor setzt sich aus 4 Teilbereichen zusammen:

- Marineindustrie, vertreten durch GICAN, repräsentiert mehr als 46.500 Arbeitsplätze und einen Umsatz von ca. 11,25 Mrd. Euro.
- Offshore O&G, vertreten durch [EVOLEN](#), beschäftigt 32.000 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Umsatz von 27 Mrd. Euro.
- Marine erneuerbare Energien, vertreten durch das [Syndicat des Energies Renouvelables \(SER\)](#), [EVOLEN](#) und [GICAN](#), die 2.600 Mitarbeiter beschäftigen und einen Umsatz von 0,6 Mrd. Euro erzielen.
- Nautische Industrien und Dienstleistungen, vertreten durch die [Federation of Nautical Industries \(FIN\)](#), die 41.400 Arbeitsplätze mit einem Umsatz von 4,7 Mrd. Euro umfassen.

Die Maßnahmen des Sektors gliedern sich in vier Schwerpunkte:

- Eine Neuorganisation der F&E-Governance rund um gemeinsame Themen.
Die Unterzeichnung des Sektorvertrags führte zur Gründung des [Rates für Forschung und Innovation der maritimen Industriellen \(CORIMER\)](#). Diese neue Einheit hat es ermöglicht, eine gemeinsame F&E-Roadmap für den gemeinsamen Sektor zu definieren und zu pflegen. Vier Hauptarbeitsbereiche, die den zukünftigen Herausforderungen des Sektors entsprechen, wurden definiert: grünes Schiff, intelligentes Schiff, intelligente Werft und intelligente Offshore Industrien. Diese Fahrpläne, die jedes Jahr vom F&E-Ausschuss des Sektors und CORIMER aktualisiert werden, zielen darauf ab, Innovationen zu fördern, damit der Sektor seine ökologische und digitale Transformation weiterentwickelt.
- Unterstützung bei der digitalen Transformation aller Unternehmen quer durch die gesamte Branche, um gemeinsame Ansätze zu entwickeln.
Die Ambitionen des Sektorvertrags in diesem Bereich sind die Entwicklung einer digitalen Plattform mit finanzieller Unterstützung des Staates und die Festlegung gemeinsamer Standards für alle Akteure des Sektors. Der Sektor umfasst Unternehmen unterschiedlicher Größe, Aktivitäten oder Reifegrade, deren Anteil an der Nutzung digitaler Technologien sehr unterschiedlich und ungleichmäßig ist. Darüber hinaus wurde ein Projekt zur

Unterstützung von 150 strategischen KMU auf dem Weg zu den Lösungen der Industrie der Zukunft gestartet, um dem Sektor ein homogenes Wettbewerbsniveau zu ermöglichen.

- Stärkung der Attraktivität von Industrieberufen, zur Entwicklung von Arbeitsplätzen und Qualifikationen einer angespannten Branche.

Trotz der kommerziellen Erfolge, die die maritime Industrie vor der Krise verzeichnete, und des daraus resultierenden organischen Wachstums, ist der Sektor sowohl mit Einstellungsschwierigkeiten als auch mit einem Mangel an Qualifikationen konfrontiert, der für bestimmte Schlüsselbranchen (hauptsächlich Arbeiter und Techniker) strukturell geworden ist. Dies liegt an der mangelnden Attraktivität der Industrieberufe und an einem nach wie vor sehr fragmentierten Erstausbildungsangebot, das den Bedürfnissen der Industrielken nicht ausreichend Rechnung trägt. Dieser Aspekt zielt darauf ab, diese Situation zu korrigieren, indem Laufbahnen in diesem Sektor gefördert werden, während die Ausbildung überdacht und die Lehrlingsausbildung, die dualen Studienprogramme und das Mentoring erneuert werden, um die Einstellung junger Menschen zur Ausbildung zu verbessern. Dies ist insbesondere das Ziel der Arbeit des [Naval Industries Campus](#), der im November 2017 ins Leben gerufen wurde und Regionen, Industrielle, Ministerien und Berufsverbände zusammenbringt.

- Die Stärkung der Exporttätigkeit des Marinesektors.
Die Stärkung wird die Entwicklung und Aufrechterhaltung wettbewerbsfähiger Angebote der Hersteller in diesem Sektor mit Unterstützung der Behörden und insbesondere im Kontext der Gesundheits- und Wirtschaftskrise, die den Export besonders belastet hat, umfassen. Die Arbeit und der Austausch des Sektors wird von dem [Team France Export](#) geleitet, das alle öffentlichen Lösungen der Regionen, der staatlichen Dienststellen, [Business France](#), den Industrie- und Handelskammern und [Bpifrance](#) berücksichtigt.

Der französische Staat unterstützt den Marinesektor mit folgenden Beihilfen:

- Hilfe bei der Erteilung neuer Aufträge für den Bau neuer Schiffe oder für größere Umbauten von Schiffen;
- Bereitstellung von Umstrukturierungsbeihilfen für Werften, die ihre Belegschaft abbauen müssen;
- Forschungsbeihilfen einerseits für neue Technologien, die neue Produkte (z. B. schnelle Schiffe) oder Produktivitätssteigerungen mit sich bringen, und andererseits für die Entwicklung von Schiffen mit hoher Wertschöpfung (z. B. LNG-Tanker) oder von Zukunftskonzepten, die es ermöglichen, der Konkurrenz aus den Schwellenländern zu entgehen;
- Beihilfen für den Export;
- öffentliche Aufträge für Kriegsschiffe;
- allgemeine Steuersenkungen für Geringverdiener.

Die Beihilfen, die der Staat (oder eine Gebietskörperschaft) einem Unternehmen gewähren kann, dürfen den Wettbewerb nicht beeinträchtigen. Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bezeichnet staatliche Beihilfen als mit dem Binnenmarkt unvereinbar, wenn sie ‚den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen ... durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb zu verfälschen drohen‘. Folglich muss jedes Beihilfevorhaben vorab bei der Kommission angemeldet werden.

Darüber hinaus übt die Europäische Kommission eine Fusionskontrolle aus, die verhindern soll, dass zu große Wettbewerbsbeschränkungen entstehen. So wurde beispielsweise im Januar 2019 von Frankreich ein Antrag auf Verweisung der geplanten Übernahme der Chantiers de l'Atlantique durch Fincantieri an die Europäische Kommission übermittelt.

Bemerkenswert ist, dass die Europäische Kommission im Oktober 2021 staatliche Beihilfen für Innovationen im Schiffbau in Höhe von 25 Mio. EUR pro Jahr über einen Zeitraum von sechs Jahren genehmigt hat. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Beihilfen den Wettbewerb im Binnenmarkt nicht übermäßig verzerren würden und daher mit den Regeln des EG-Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar seien.

EU-Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes erklärte: ‚Innovation ist für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Europas von entscheidender Bedeutung, und diese Beihilfen können daher dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie zu steigern, und gleichzeitig vielen entlegenen Regionen zugutekommen, da viele Werften dort angesiedelt sind.‘

Im Rahmen dieser Beihilfen können Werften staatliche Beihilfen erhalten, um die industrielle Anwendung von Produkten und Verfahren zu unterstützen, deren Umsetzung das Risiko eines technologischen oder industriellen Misserfolgs birgt und die technologisch neu sind oder eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Stand der Technik in der EU-Schiffbauindustrie darstellen. Die Beihilfen können bis zu 20 % der Ausgaben für den innovativen Teil des Projekts betragen.

2.5. Niederlande

Die einzige staatliche Unterstützung für niederländische Schiffbauer ist die ['Nachhaltige Schifffahrtssubvention' \(auf Niederländisch: 'Subsidie duurzame scheepvaart'\)](#). Leider sind die Informationen nur auf Niederländisch verfügbar.

Um förderfähig zu sein, muss ein Antrag mindestens die folgenden Bedingungen erfüllen:

„Das zu bauende oder zu renovierende Schiff ist ein Binnen- oder Seeschiff mit einem Bruttogewicht von mehr als 100 Tonnen oder ein Schlepper mit einer Leistung von mehr als 365 kW. Fischereifahrzeuge sind nicht förderfähig.

Der Vertrag über den Bau oder den Umbau des Schiffes wird nicht zum Zeitpunkt der Einreichung geschlossen, sondern es muss die Aussicht auf einen Vertragsabschluss mittels einer Absichtserklärung bestehen.“

Ein externer beratender Ausschuss berät den Minister. Dieser Ausschuss legt für jedes der in der Verordnung genannten Bewertungskriterien eine Punktzahl fest. Die Kriterien umfassen die:

- Innovationsfähigkeit;
- Dauerhaftigkeit;
- wirtschaftliche Perspektive;
- Qualität des Antrags.

Für den Sektor wurde ein Antrag auf Mittel aus dem Nationalen Wachstumsfonds im April 2022 leider abgelehnt. Im Rahmen des Nationalen Wachstumsfonds wird die niederländische Regierung für den Zeitraum 2021-2025 20 Milliarden Euro für Projektinvestitionen in zwei Bereichen bereitstellen, die das größte Potenzial für strukturelles und dauerhaftes Wirtschaftswachstum haben.

In den schriftlichen Anfragen zur Vorbereitung der Debatte über den Staatshaushalt des niederländischen Wirtschaftsministeriums 2023 wurde die Frage gestellt, ob die maritime Fertigungsindustrie als ein Sektor von nationaler Bedeutung einstufen wäre.

Das Ministerium führte in seiner Antwort wie folgt aus:

„Es gibt so etwas wie einen ‚Sektor von nationaler Bedeutung‘ nicht. Wir kennen lebenswichtige Prozesse (Prozesse, die für die niederländische Gesellschaft so wichtig sind, dass ein Ausfall oder eine Störung zu schwerwiegenden sozialen Verwerfungen führt und eine Bedrohung für die nationale Sicherheit darstellt). Dies trifft auf die maritime Fertigungsindustrie nicht zu.

Gleichzeitig können wir die Teile dieses Sektors, in denen sensible Technologien vorhanden sind, vor unerwünschten Eingriffen und Abhängigkeiten schützen, beispielsweise mit dem [Vifo-Gesetz](#).

Die Strategie für die Verteidigungsindustrie weist auch darauf hin, dass der sich selbst schaffende Schiffbau (Teil der maritimen Fertigungsindustrie) für den Schutz unserer wesentlichen Interessen der nationalen Sicherheit notwendig ist.

Kurzum: Die Regierung misst einem starken und vitalen maritimen Sektor große Bedeutung bei, auch im Rahmen der strategischen Autonomie.“

2.6. Polen

Am 6. Juli 2016 wurde das [Gesetz über die Aktivierung der Schiffbau- und Komplementärindustrie](#) eingeführt. Das Gesetz definiert die Formen der Aktivierung der Schiffbau- und Komplementärindustrie, einschließlich der Regelung einer Pauschalsteuer auf den Wert der verkauften Produktion.

Das Gesetz sieht vor, dass Werften zwischen der CIT und einer Pauschalsteuer von 1 % des Wertes der verkauften Produktion wählen können. Der Unternehmer muss eine entsprechende Erklärung abgeben, die drei Jahre lang verbindlich ist.

Die im Gesetz enthaltenen Lösungen sollen in Polen insbesondere die Entwicklung von Forschungs- und Entwicklungszentren für den Schiffsbau vorantreiben und die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften erhöhen. Sie sollen auch das wettbewerbsfähige Funktionieren der einheimischen Schiffbauindustrie und der komplementären Industrien unter den Bedingungen eines harten und ungleichen Wettbewerbs auf den internationalen Märkten sicherstellen.

2.7. Portugal

Im Jahr 2021 kündigte die portugiesische Regierung die [nationale Meeresstrategie für 2021-2030](#) an und stellte eine [Website](#) mit Informationen dazu zur Verfügung. Die [Entschließung Nr. 68/2021 des Ministerrats vom 4. Juni](#) mit der die Nationale Meeresstrategie

2021-2030 verabschiedet wurde, verweist auf Seite 38 auf die Bedeutung der Reindustrialisierung im Schiffbau und auf Seite 51 in der Maßnahme AIP 10 (Área de Intervenção Prioritária - Vorrangiges Interventionsgebiet) speziell auf Werften, Schiffbau und -reparatur und erkennt die Bedeutung dieses Sektors an.

Die rechtliche Regelung für die finanzielle Unterstützung des Schiffbaus ist im Exekutivgesetz Nr. 296/89 vom 4. September festgelegt. Die allgemeine Regelung im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit und Internationalisierung ist in der [Exekutivverordnung Nr. 57-A/2015](#), vom 27. Februar, in der geänderten Fassung, die in Teil 2 das System der Unternehmensanreize definiert. Dieses wird jedoch durch Artikel 107 des [Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union](#), mit den in den Nummern 2 und 3 des genannten Artikels eingefügten Ausnahmen, die [allgemeine Gruppenfreistellung gemäß der Verordnung \(EU\) Nr. 651/2014](#) und die [Verordnung \(EU\) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013](#) über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf die ‚Minimis‘-Beihilfen eingeraht.

Artikel 3 des Exekutivgesetzes Nr. 296/89 vom 4. September legt fest, dass die staatliche Unterstützung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt werden kann, entweder als Beteiligung an den Bau- oder Umbaukosten oder als Ausgleich für Verluste. Beides ist in Artikel 5 bzw. 6 geregelt. Artikel 7 legt eine Obergrenze für diese Unterstützung fest, die einen bestimmten Prozentsatz des Vertragswerts nicht überschreiten darf, der in einer Durchführungsverordnung festgelegt wurde. Für den Prozentsatz wurde durch die Durchführungsverordnung Nr. 310/1994 vom 19. Mai ein Korridor zwischen 4,5 und 9 % festgelegt, wenn der Vertrag ab 1992 geschlossen wurde, je nach dem Wert des Auftrags. Ebenfalls relevant ist die oben genannte [Exekutivverordnung Nr. 57-A/2015 vom 27. Februar](#), die in Teil 2 das Anreizsystem für Unternehmen definiert.

Ein einschlägiges Beispiel aus der Vergangenheit ist die ehemalige Schiffswerft ENVC (Estaleiros Nacionais de Viana do Castelo), die 1944 als Privatunternehmen gegründet und 1975 nach der Revolution vom 25. April 1974 verstaatlicht wurde. 1991 wurde sie in eine anonyme Gesellschaft umgewandelt, wobei der Staat als Hauptaktionär erhalten blieb. Nach einigen Problemen bei der Erfüllung eines Vertrags über den Bau mehrerer Schiffe für die portugiesische Marine und eines Schiffs für die Regionalregierung der Azoren wurde die ENVC im Jahr 2014 an die [Martifer-Gruppe](#) unterkonzessioniert und zur [West Sea Shipyard](#). Dies geschah jedoch nicht, bevor die Europäische Kommission eine Aufforderung zur Stellungnahme zu früheren staatlichen Beihilfemaßnahmen zugunsten von Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. - [SA.35546 \(2013/C\)](#) veröffentlichte. Mit dem [Beschluss \(EU\) 2015/1587 der Kommission vom 7. Mai 2015](#) über die staatliche Beihilfe SA.35546 (2013/C) wurde festgestellt, dass Portugal gegen die europäische Verordnung verstößt. Diese Entscheidung betraf jedoch nicht die West Sea Shipyard. Im Jahr 2017 beschloss die portugiesische Regierung, West Sea Shipyard den Auftrag zum Bau weiterer Marineschiffe zu erteilen, eine [Entscheidung, die ebenfalls von der Europäischen Kommission geprüft wurde](#) und den Schiffbau weiter verzögerte.

In Anbetracht des aktuellen EU-Schwerpunkts auf die [Blaue Wirtschaft](#), bei der Portugal in mehreren Sektoren Defizite aufweist, gibt es derzeit vier Finanzierungsprogramme, die auf Schiffbauunternehmen angewendet werden können (alle Links auf Portugiesisch):

- [PRR - Recuperar Portugal](#);
- [Portugal 2020](#);

- [Fundo Azul](#), geregelt durch das [Exekutivgesetz Nr. 16/2016 vom 9. März](#), dessen Ziele in [Artikel 3](#) festgelegt sind;
- [MAR 2020](#), mit einer langen [Liste von Vorschriften](#), die einzuhalten sind.
