



# Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

**Erläuterungen zur Richtlinie vom 17.05.2010**





Bundesamt  
für Wirtschaft und  
Ausfuhrkontrolle

## Impressum

### Herausgeber

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)  
Frankfurter Straße 29  
65760 Eschborn

### Ansprechpartner

Referat 411  
Handwerksförderung, , Institutionelle Förderung  
Herr Gauder  
Telefon: +49 6196 908-732  
Telefax: +49 6196 908-800  
E-Mail: [kaspar.gauder@bafa.bund.de](mailto:kaspar.gauder@bafa.bund.de)

### Bildnachweis

BAFA, Seite 1

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	4
<b>Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung</b> .....	5
1. Antragsberechtigung.....	5
2. Fördergegenstand und Anwendung der Innovation auf einer deutschen Werft .....	5
3. Zeitpunkt der Antragstellung .....	6
4. Gleichzeitigkeit mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen .....	6
5. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs .....	7
6. Förderfähige Kosten für den Wertverlust baulicher Hüllen .....	7
7. Gutachten.....	8
a. Auswahl eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters.....	8
b. Qualitative Prüfung .....	9
c. Quantitative Prüfung .....	9
d. Zwei Gutachter für ein Innovationsprojekt.....	9
8. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses .....	10
9. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis .....	10
10. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände.....	11
11. Projektabschluss vor Bewilligung .....	12
12. Kumulierungsverbot.....	12
13. Einzelnotifizierung bei der EU Kommission.....	12
14. Außendarstellung der finanziellen Förderung.....	13
15. Checkliste für Antragsunterlagen .....	14

## Vorwort

Am 17. Mai 2010 ist die Neufassung der Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“<sup>1</sup> in Kraft getreten (im Folgenden: „Richtlinie“). Damit ist die im Frühjahr 2005 eingeführte Beihilfe zur Unterstützung deutscher Werften bei der Markteinführung schiffbaulicher Innovationen zum zweiten Mal überarbeitet und an neue Anforderungen angepasst worden.

In die Fassung von 2008 hatten die Regelungen für die Kofinanzierung der Innovationsbeihilfe durch die Küstenländer und für die Aussetzung der bedingten Rückzahlbarkeit der Beihilfe in bestimmten Fällen (sog. „Geringfügigkeitsklausel“) Aufnahme gefunden. In der jetzt neuen Richtlinie wird auf die Rückzahlung der Beihilfe generell verzichtet, eine auftragsunabhängige Beihilfe für innovative schiffbauliche Verfahren zugelassen und eine sich auf den gesamten Nutzungszeitraum neuer Verfahren im Schiffbau erstreckende Beihilfegewährung eingeführt. Grundlage für diese Verbesserungen der Förderung im Rahmen des nationalen Haushalts- und Zuwendungsrechts sind die Vorgaben der Mitteilung der Europäischen Kommission zu den „Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau“ vom 30. Dezember 2003<sup>2</sup>. Auch die aktuelle Richtlinie hat der Europäischen Kommission zur Prüfung vorgelegen und ist dort genehmigt worden.

Gemäß der neuen Richtlinie werden die Beihilfen nicht mehr wie bisher über Zuwendungsverträge, die auch vom Zuwendungsempfänger zu akzeptieren waren, gewährt, sondern durch einseitige Zuwendungsbescheide des Zuwendungsgebers.

Einen kleinen Beitrag zu weniger Bürokratie leistet die Regelung, dass die Antragstellung jetzt nur noch gegenüber dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erfolgen muss und nicht mehr zugleich gegenüber dem BMWi.

Die neue Richtlinie gilt nicht nur für alle neuen Anträge, sondern auch für alle bis zum Zeitpunkt ihrer Inkraftsetzung noch nicht abgeschlossenen Antragsverfahren. Sie ist gemäß der Geltungsdauer der zugrunde liegenden EU-Rahmenbestimmungen bis zum 31. Dezember 2011 befristet.

Die sich aus dem Förderzweck ergebenden Voraussetzungen für die Gewährung von Schiffbau-Innovationsbeihilfen sind unverändert: Deutsche Werften können bis zu 20 % ihrer Kosten für Investitionen, Entwurfs-, Ingenieur- und Testtätigkeiten als Beihilfe – nun in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses - erhalten, wenn sich diese Kosten unmittelbar aus der industriellen Anwendung innovativer Produkte und Verfahren ergeben, die gegenüber dem Stand der Technik in der EU neu oder wesentlich besser sind und Risiken technischer oder industrieller Fehlschläge in sich tragen.

Sofern antragstellende Werften ihren Sitz und Geschäftsbetrieb in einem Bundesland haben, für das es Zusagen des Bundes über Zinsgarantien für CIR-Finanzierungen für Schiffbauaufträge zumindest einer in diesem Bundesland ansässigen Werft gibt, werden die Zuwendungen jeweils hälftig aus Haushaltsmitteln des Bundes und dieses Bundeslandes gewährt (sog. Kofinanzierung).

---

<sup>1</sup> veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 81, S. 1947

<sup>2</sup> Mitteilung Nr. C(2003)5274 der Kommission über Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau (ABl. EU C 317 vom 30. 12. 2003, S. 11)

Das Förderprogramm begründet keinen Rechtsanspruch auf die Beihilfen. Deren Gewährung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel des Bundes und der Küstenländer.

## **Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung**

### **1. Antragsberechtigung**

Gemäß Nr. 7.1 der Richtlinie sind bestehende deutsche Schiffbau-, Schiffsreparatur- bzw. Schiffsumbauwerften antragsberechtigt.

Bei Vorhaben zur Verfahrensinnovation sind darüber hinaus auch deren direkt oder indirekt im Anteilsbesitz von mehr als 25 % befindlichen Tochtergesellschaften antragsberechtigt. Auch diese müssen Sitz und Fertigungsstätte in der Bundesrepublik Deutschland haben, Eigentümer oder Besitzer der schiffbaulichen Verfahrensinnovation sein und das Vorhaben zur Verfahrensinnovation in der Bundesrepublik Deutschland ausführen.

Bei steuerlich anerkannten Betriebsaufspaltungen oder im Rahmen einer Organschaft verbundene Unternehmen, bei denen Investor (Eigentümer) und Nutzer (Betreiber) der förderfähigen schiffbaulichen Innovation nicht identisch sind, ist derjenige antragsberechtigt, der die Innovation nutzt.

### **2. Fördergegenstand und Anwendung der Innovation auf einer deutschen Werft**

In der Richtlinie werden drei Arten schiffbaulicher Innovationen unterschieden:

- neue Typschiffe mit einem innovativen Gesamtkonzept.
- die Anwendung neuer Komponenten und Systeme in einem Schiff und
- die Anwendung neuer Verfahren beim Bau von Schiffen.

Bei neuen Typschiffen und bei neuen Komponenten oder Systemen ist eine Förderung nur möglich, wenn das zugrundeliegende Schiff, das ein seegängiges Handelsschiff mit Eigenantrieb von mindestens 100 BRZ, oder ein entsprechend großes Spezialschiff (Schwimmbagger, Schlepper, Eisbrecher u. ä.) oder ein freischwimmendes unfertiges Gehäuse für diese Schiffe sein muss, erfolgreich fertig gebaut und dem Auftraggeber übergeben wird (vgl. Nummer 10.5 der Richtlinie).

Nach Nr. 7.1 der Richtlinie sind nur auf deutschen Werften ausgeführte schiffbauliche Innovationen förderfähig. Das heißt z. B. bei einem Typschiff, dass die Kosten für die in der Konstruktionsabteilung einer deutschen Werft erfolgte innovative Konstruktion förderfähig sind, nicht aber die zusätzlichen Fertigungskosten zur Erreichung der vollen Funktionstüchtigkeit des neuen Typschiffs gemäß Nr. 5.2 b) der Richtlinie, falls der Bau dieses Schiffes möglicherweise auf einer ausländischen Werft ganz oder teilweise ausgeführt wird.

Innovative schiffbauliche Komponenten, die auf einer deutschen Werft in einen auf einer ausländischen Werft gebauten Kasko eingebaut werden, z. B. ein neuartiges Rudersystem oder ein innovatives Antriebskonzept, können gefördert werden.

Mit dem Förderantrag ist gemäß Nr. 9.3 c) der Richtlinie eine entsprechende Erklärung über den Ort der Ausführung des zu fördernden Projekts vorzulegen.

### **3. Zeitpunkt der Antragstellung**

Ein wichtiger Grundsatz des deutschen und europäischen Beihilferechts schreibt vor, dass bei der Beantragung einer Förderung mit dem zu fördernden Projekt noch nicht begonnen sein darf. Wenn diese Vorschrift nicht eingehalten wird, ist eine Förderung unzulässig. Als Beginn der Durchführung gilt regelmäßig der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages.

Deshalb verlangt Satz 1 der Nr. 9.2 der Richtlinie, dass Anträge auf Innovationsförderung bei neuen Typschiffen sowie bei neuen Komponenten und Systemen vor dem Abschluss des Schiffbauvertrages bzw. bei innovativen Verfahren vor dem Beginn des Vorhabens zur Verfahrensinnovation zu stellen sind. Es ist für das Antragsverfahren unschädlich, wenn vor Vertragsabschluss oder Vorhabensbeginn gestellte Förderanträge noch nicht vollständig sind oder im Ergebnis der endgültigen Spezifizierung des Auftrages oder Vorhabens verändert werden müssen.<sup>3</sup>

Satz 3 der Nr. 9.2 der Richtlinie geht auf die Frage der Antragstellung noch einmal mit der grundsätzlichen Feststellung ein, dass bei der Beantragung von Innovationsförderungen noch nicht mit der Durchführung des Schiffbauauftrages oder des Vorhabens begonnen worden sein darf. Hinsichtlich der Anträge auf Förderung innovativer Komponenten und Systeme eröffnet Satz 3 die Möglichkeit, Förderanträge auch noch nach Abschluss des Schiffbauvertrages stellen zu können. Voraussetzung ist aber auch dann, dass den innovativen Komponenten oder Systemen direkt zuzurechnende Lieferungs- oder Leistungsverträge noch nicht abgeschlossen wurden. Damit soll erreicht werden, dass auch erst nach Abschluss des Schiffbauvertrages spezifizierte industrielle Anwendungen innovativer Komponenten oder Systeme gefördert werden können, die beispielsweise nötig sind, um vertraglich vereinbarte Parameter des Schiffbauvertrages erreichen zu können. Die Werft hat in solchen Fällen nachzuweisen, dass die zur Förderung beantragten innovativen Komponenten oder Systeme noch nicht im ursprünglichen Schiffbauauftrag vereinbart waren und muss entsprechende Vertragsänderungen vorlegen können.

### **4. Gleichzeitigkeit mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen**

Die in Nr. 4.4 der Richtlinie genannten drei Arten schiffbaulicher Innovationen schließen sich nicht gegenseitig aus. Es wird davon ausgegangen, dass insbesondere auch die Anwendung neuer Komponenten, z.B. eines innovativen Rudersystems oder eines neuartigen Antriebskonzeptes, quasi als naheliegende Konsequenz zu einer weitergehenden Neugestaltung des gesamten Schiffsentwurfs führen kön-

---

<sup>3</sup> Die Anträge können gemäß Satz 1 der Nr. 9.3 der Richtlinie innerhalb von 6 Monaten nach Antragstellung vervollständigt werden.

nen, also z. B. zu einer besseren Schiffsform oder zu einem günstigeren Raumkonzept. Damit könnten auch die Kriterien eines neuen Typschiffes erfüllt sein. Wenn zwei Arten schiffbaulicher Innovationen (neues Typschiff und neue Komponenten oder Systeme eines Schiffes) bei ein und demselben Schiffbauauftrag angewendet werden, dürfen die förderfähigen Kosten lt. Nr. 5 der Richtlinie aber nur soweit geltend gemacht werden, dass sich daraus keine Doppel- oder Dreifachförderungen ergeben. Z. B. dürfen Kosten für Design maximal in der Höhe in Ansatz gebracht werden, die insgesamt für alle innovativen Teile des Schiffsentwurfs entstanden sind.

Für jeden Schiffbauauftrag ist immer nur ein Antrag auf Innovationsförderung zu stellen, unabhängig davon, ob dabei beide Arten schiffbaulicher Innovationen (Typschiff und Komponente) oder ob mehrere gleichartige Innovationen (zwei Komponenten) angewendet werden. Sind bei der Antragstellung noch nicht alle zur Anwendung kommenden Innovationen absehbar, ist es zulässig, den Antrag später durch einen oder mehrere zusätzliche Anträge zu ergänzen. Ergänzungen des Antrags sind nur zulässig, solange das Antragsverfahren noch nicht durch einen bestandskräftigen Zuwendungsbescheid abgeschlossen ist.

## **5. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs**

Nr. 5.2 Buchstabe a) der Richtlinie nennt die auch bei den anderen Innovationstatbeständen förderfähigen Kosten für **Entwurf und Entwicklung (Design)**; Nr. 5.2 Buchstabe b) der Richtlinie die nur bei einem innovativen Typschiff förderfähigen Kosten für erhöhte Personal- und Gemeinkosten bei der **Fertigung** des Typschiffs (Lernkurve). Dabei ist jedoch bei der Antragstellung und Nachweisführung darauf zu achten, dass keine Kosten doppelt angegeben werden (z. B. müsste zwischen den verschiedenen Personalkosten, die gemäß Nr. 5.2 Buchstabe a) oder gemäß Nr. 5.2 Buchstabe b) geltend gemacht werden dürfen, exakt unterschieden werden).

Bei der Antragstellung können die erhöhten Produktions- bzw. Fertigungskosten im Formblatt B/S (z. B. unter Fertigungsstunden) nicht mit der für die Prüfung des Antrags notwendigen Transparenz dargestellt werden. Die kalkulatorischen Grundlagen der förderfähigen erhöhten Produktionskosten, z. B. Gegenüberstellungen unterschiedlicher Anzahlen von Fertigungsstunden und daraus sich ergebender Personal- und Gemeinkosten sowie der jeweiligen Gesamtkosten des Typschiffes und der folgenden Nachbauten, sind deshalb formlos auf einem Anlageblatt zum Formblatt B/S darzustellen.

## **6. Förderfähige Kosten für den Wertverlust baulicher Hüllen**

Für die Förderfähigkeit von Kosten für den Wertverlust baulicher Hüllen gemäß Nr. 5.4 c) der Richtlinie sind hohe Anforderungen zu erfüllen. Das beginnt damit, dass die bauliche Hülle, beispielsweise eine Werkhalle, **wegen** der Anwendung des innovativen Verfahrens errichtet werden muss. Vom Antragsteller ist nachzuweisen, dass das neue Verfahren z. B. nur witterungsgeschützt genutzt werden kann. Denkbar wäre auch, dass technologisch bedingt ein engerer räumlicher Bezug zu anderen vor- oder

nachgelagerten Produktionsabschnitten besteht, die eine Aufstellung der Anlagen des neuen Verfahrens im gleichen Gebäude verlangen. Wenn dieses Gebäude **bereits vorhanden** ist, können Kosten für einen Wertverlust aus der anteiligen Inanspruchnahme des Gebäudes durch das innovative Verfahren **nicht** als förderfähig anerkannt werden. Es kommt darauf an, dass die bauliche Hülle im direkten Zusammenhang mit der Anwendung des zu fördernden innovativen Verfahrens **neu** errichtet wird. Dem Umstand, dass die neue bauliche Hülle eventuell auch andere, nicht innovative Verfahren aufnimmt, muss bei der Antragstellung Rechnung getragen werden. Der Antragsteller muss nachvollziehbar darstellen, z. B. durch einen Belegungsplan der Halle, welcher Anteil der Nutzfläche von den Anlagen des innovativen Verfahrens in Anspruch genommen wird. Nur zu diesem Anteil können Kosten für den Wertverlust der baulichen Hülle als förderfähig anerkannt werden. Diese Kosten sind schließlich auch nur für die Dauer der zeitlichen Zweckbindung der Anlagen des neuen Verfahrens förderfähig. In Analogie zu Nr. 5.4 b) der Richtlinie sind auch bei baulichen Hüllen die jährlichen Wertverluste auf Grundlage der entsprechenden AfA-Tabellen des BMF zu ermitteln. Z. B. wären für eine neue Werkhalle in Leichtbauweise, in der eine Anlage für ein innovatives Verfahren für eine Zweckbindungsfrist von 7 Jahren 50 % der Nutzfläche einnimmt, die förderfähigen Kosten folgendermaßen zu berechnen: Baukosten der Halle von 1,5 Mio. Euro dividiert durch 14 Jahre betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer (AfA-Tabelle) multipliziert mit 7 Jahren Zweckbindung multipliziert mit 0,5 für die hälftige Inanspruchnahme der Halle gleich 375.000 Euro förderfähige Kosten.

## 7. Gutachten

Im Rahmen der Antragstellung ist neben Belegen zum Schiffbauauftrag, Beschreibungen der zu fördernden Innovationen, Aufstellungen der mit ihrer Anwendung verbundenen Kosten sowie Erklärungen zur wirtschaftlichen Situation der antragstellenden Werft und zur Finanzierung des Schiffbauauftrages ein unabhängiges Gutachten vorzulegen. In diesem werden die technisch-innovativen Voraussetzungen für eine Innovationsförderung (qualitative Prüfung) sowie die im Zusammenhang mit der schiffbaulichen Innovation vorkalkulierten förderfähigen Kosten (quantitative Prüfung) geprüft und bestätigt<sup>4</sup>.

### a. Auswahl eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters

Nach Nr. 6.1 Satz 2 der Richtlinie muss der Antragsteller für die Auswahl des Gutachters eine schriftliche Zustimmung des BAFA einholen. Zusätzlich hat der ausgewählte Gutachter eine schriftliche Erklärung abzugeben, dass er in wirtschaftlicher Hinsicht unabhängig von der den Auftrag erteilenden Werft ist und über die für eine qualitative und quantitative Prüfung erforderliche Sachkenntnis verfügt (Anlage 4 der Richtlinie).

Außerdem muss vor der Erteilung des Auftrages für das Gutachten die formulierte Aufgabenstellung mit dem BAFA abgestimmt werden. Der Antragsteller legt dazu dem BAFA einen entsprechenden formlosen Vorschlag vor.

---

<sup>4</sup> Eine Auflistung aller notwendigen Antragsunterlagen befindet sich unter Punkt 15, Seite 14.

### **b. Qualitative Prüfung**

Das Gutachten muss die in Nr. 6.2 der Richtlinie formulierten Themen widerspiegeln. Ergänzend zu den Hinweisen unter Nr. 6 der Richtlinie stellt die erste im Gutachten zu beantwortende Frage nicht nur darauf ab, ob die zu fördernde Innovation im Vergleich zum Stand der Technik der EU neu und darüber hinaus mit Risiken technischer und wirtschaftlicher Fehlschläge verbunden ist, sondern verlangt, dass das Vorliegen der Kriterien der Nr. 4 der Richtlinie insgesamt bestätigt wird. Es geht also auch um nachweisbare Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit eines Schiffes oder des schiffbaulichen Produktionsprozesses auf der Werft.

### **c. Quantitative Prüfung**

Nr. 6.3 der Richtlinie verlangt eine Bestätigung, dass die förderfähigen Kosten gemäß Nr. 5 der Richtlinie ausgewiesen wurden und sich ausschließlich auf die schiffbauliche Innovation beziehen.

Von dem Gutachter wird erwartet, dass im Wortsinne der Formulierung geprüft wird, ob die im Antrag, Formblatt B/S oder B/V, geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel und förderfähig gelten können. Beispielsweise ob Kosten für Erprobungen oder Modellbau tatsächlich im Zusammenhang mit der Anwendung innovativer schlüsselfertiger Zulieferungen gerechtfertigt sind. Es kommt also darauf an, die vom Antragsteller für förderfähig gehaltenen Kosten aufgrund von Kenntnissen über technologische und schiffbauliche Abläufe und Zusammenhänge zu begutachten. Diese Regelung verlangt keine Kostenprüfung im Einzelnen.

Laut der Erläuterung im Formblatt B („B/S“ für Typschiffe bzw. Komponenten/Systeme oder „B/V“ für Vorhaben zur Verfahrensinnovation) darf die Tabelle im Interesse einer aussagefähigen Aufgliederung der Kosten unter Beachtung der Nr. 5 der Richtlinie modifiziert werden. Gegebenenfalls ist eine genauere Aufgliederung der Tabelle mit dem Gutachter abzustimmen. Nötigenfalls sind dem Gutachter auch weitergehende Unterlagen zu den förderfähigen Kosten zur Verfügung zu stellen.

### **d. Zwei Gutachter für ein Innovationsprojekt**

Insbesondere bei Innovationen, die bislang nicht in der Schiffbaubranche zur Anwendung kamen, kann es im Ausnahmefall erforderlich sein, das Gutachten von zwei Gutachtern gemeinsam erstellen zu lassen. Z. B. könnte ein Gutachter die Frage beantworten, ob die zu fördernde schiffbauliche Innovation gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu ist. Der andere Gutachter würde die Begutachtung der restlichen in den Nummern 6.2 und 6.3 der Richtlinie genannten Kriterien zur qualitativen und quantitativen Prüfung übernehmen. In einem solchen Fall müssten beide gutachterlichen Stellungnahmen in einem gemeinsamen Gutachten zusammengeführt werden. Durch den Antragsteller müsste die Notwendigkeit der Inanspruchnahme von zwei Gutachtern begründet und zusammen mit modifizierten Formblättern D mit entsprechender Erklärung zum jeweiligen Teil der gutachterlichen Stellungnahme der beiden Gutachter vorgelegt werden.

## **8. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses**

Nach Nr. 9.3 c) der Richtlinie ist dem Antrag eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation beizufügen.

In dieser ist auf den Verlauf der Anwendung der zu fördernden Innovation einzugehen, also z. B. wann die Entwurfs- und Konstruktionsarbeiten im Zusammenhang mit der Implementierung einer innovativen Ruderanlage beendet sind, wann die zugeliessene Ruderanlage bezahlt werden muss und wann schließlich ihre Erprobung abgeschlossen werden kann.

Aus dieser Darstellung kann der Zuwendungsgeber ableiten, wann frühestens – nämlich zwei Monate vor der Entstehung von Kosten im Zusammenhang mit der geförderten Innovation – die ersten Teilraten der Zuwendung ausgezahlt werden können.

Wenn die antragstellende Werft dem zeitlichen Ablauf der schiffbaulichen Innovation auch die entsprechenden förderfähigen Kosten konkret zuordnen würde, könnte der Zuwendungsgeber die Termine für die Auszahlung von Teilbeträgen auch dem tatsächlichen Entstehen der Kosten auf der Werft anpassen. Ein solcher fälligkeitsorientierter „Zahlungsplan“ - der für die Werft sicher vorteilhaft wäre, aber auch ein vernünftiger Kompromiss zwischen Anzahl der Teilzahlungen (zwei bis drei) und damit verbundenem Verwaltungsaufwand sein sollte - würde Grundlage für die Bewilligung (Zuwendungsbescheid) sein.

Der Auszahlungsmodus der Zuwendung sieht vor, dass bis zu zwei Drittel der gewährten Innovationsförderung während der Durchführung der schiffbaulichen Innovation ausgezahlt werden können, wenn sie zur anteiligen Deckung (20 %) für angefallene Kosten im Rahmen des Zuwendungszweckes benötigt werden. Die verbleibende Rate der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages bzw. nach Fertigstellung des Vorhabens zur Verfahrensinnovation und nach Vorlage des Verwendungsnachweises durch die Werft sowie dessen Prüfung durch das BAFA ausgezahlt werden.

Die einzelnen festgelegten Teilraten werden vom BAFA erst dann ausgezahlt, wenn die Mittel von der antragstellenden Werft schriftlich gemäß Nr. 1.3 ANBest-P-Kosten angefordert werden. Das Formular zur Mittelanforderung ist dem Zuwendungsbescheid als Anlage beigefügt.

## **9. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis**

Die Verwendung der Innovationsförderung ist innerhalb von drei Monaten nach Erfüllung des Schiffbauauftrages (Übergabe des Schiffes an den Auftraggeber lt. Übergabeprotokoll) bzw. nach Beendigung des Vorhabens zur Verfahrensinnovation nachzuweisen. Ist der Zuwendungszweck nicht bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres erfüllt, so ist binnen vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres ein Zwischennachweis vorzulegen.

Beide Nachweise (Zwischennachweis und Verwendungsnachweis) bestehen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis. Der Zwischennachweis sollte in der Form des späteren Verwendungsnachweises erfolgen bzw. wie dieser aufgebaut sein.

Dabei ist in einem Sachbericht die Durchführung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung der geförderten schiffbaulichen Innovationen durch Vorlage von Belegen oder sonstigen Dokumenten darzulegen. Zudem ist in diesem auf die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises einzugehen und die Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit zu erläutern. Abweichungen zwischen Planung (Soll) und Ergebnis (Ist) in zeitlicher, finanzieller Sicht, etc. sind zu erklären. Der Sachbericht soll ferner ein Mittel der Erfolgskontrolle darstellen, ob das mit der Projektdurchführung beabsichtigte Ziel erreicht worden ist.

Der zahlenmäßige Nachweis besteht aus einer Nachkalkulation und einem Nachweis über die Finanzierung des Vorhabens. Die Nachkalkulation ist in derselben Form wie die Vorkalkulation zu gliedern. In dieser sind alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Kosten in zeitlicher Folge und voneinander getrennt auszuweisen. Der Nachkalkulation ist eine tabellarische Belegübersicht beizufügen, in der die Kosten nach Art und in zeitlicher Reihenfolge getrennt aufgelistet sind (Belegliste). Darüber hinaus hat der Verwendungsempfänger die Finanzierung des Vorhabens nachzuweisen. Dabei sind die Eigenbeteiligung, die Zuwendung der Bewilligungsbehörde, andere Zuwendungen und sonstige Finanzierungsbeiträge aus öffentlichen und privaten Mitteln, sonstige Einnahmen/Erträge, die mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehen, sowie unentgeltliche Sach- und Dienstleistungen Dritter aufgegliedert anzugeben.

## **10. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände**

Die mit Hilfe der Zuwendung erworbenen oder hergestellten Gegenstände (Maschinen und Anlagen), die für die Anwendung eines geförderten innovativen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen, sind innerhalb der von der antragstellenden Werft angegebenen Zweckbindungsfrist zweckentsprechend zu verwenden. Zweckentsprechende Verwendung bedeutet, dass die für den Förderzweck inventarisierten Gegenstände während der Zweckbindungsfrist zum weit überwiegenden Teil für den Schiffbau genutzt werden.

Die zweckentsprechende Nutzung ist dem BAFA für diesen Zeitraum regelmäßig bis Ende Februar eines jeden Jahres nachzuweisen bzw. zu erklären. Die beschafften Gegenstände dürfen vom BAFA jederzeit während der Zweckbindungsfrist überprüft werden. Außerdem sind diese während der gesamten Zweckbindungsfrist auf eigene Kosten zu warten und instand zu halten.

## **11. Projektabschluss vor Bewilligung**

Die beantragte Maßnahme darf bereits nach Antragstellung begonnen werden, und nicht erst nach Bescheidung des Antrags. Der sog. vorzeitige Maßnahmebeginn erfolgt immer auf eigenes Risiko und begründet keinen Rechtsanspruch auf eine Zuwendung.

Wenn die Durchführung der beantragten Maßnahme vor Bewilligung bereits beendet wurde, ist eine Förderung nicht mehr in jedem Fall möglich. Bei einer Beurteilung über die Förderfähigkeit bei solch einer Sachlage wird insbesondere darauf abgestellt, in wessen Verantwortungsbereich der Umstand zu vertreten ist, dass keine Bewilligung vor Abschluss der Durchführung erfolgen konnte. Eine diesbezügliche Förderentscheidung wird unter Abwägung aller Umstände im jeweiligen Einzelfall getroffen.

## **12. Kumulierungsverbot**

Nr. 8.2 der Richtlinie verbietet, dass die Förderung einer schiffbaulichen Innovation durch weitere andere zulässige staatliche Förderungen die Höchstgrenze von 20 % der förderfähigen Kosten überschreitet.

Mit diesem Kumulierungsverbot oder auch Verbot einer Doppelförderung soll verhindert werden, dass beispielsweise eine Investition in eine Anlage für ein innovatives Verfahren, für die es sowohl aus einem regionalen Investitionsförderprogramm als auch aus der Innovationsförderung Zuwendungen geben könnte, eine Innovationsbeihilfe von mehr als 20 % erhält. In einem solchen Fall muss (unter Berücksichtigung möglicherweise unterschiedlicher Bemessungsgrundlagen) die Innovationsbeihilfe - für diese gilt hier das Kumulierungsverbot - soweit verringert werden, dass zusammen mit der vorgesehenen Investitionsförderung keine höhere Förderung als 20 % erreicht wird.

Wenn beispielsweise für ein Investitionsvorhaben mit einem förderfähigen Volumen von 5 Mio. Euro insgesamt eine Investitionsförderung von 12,5 % gewährt wird, kann für ein in dieser Investition enthaltenes Vorhaben zur Verfahrensinnovation mit förderfähigen Kosten von 1,5 Mio. Euro - das zu 12,5 % auch schon durch die Investitionsförderung bezuschusst wird - nur noch eine Innovationsbeihilfe von 7,5 % gewährt werden (Es muss hier darauf hingewiesen werden, dass es bei den meisten Förderprogrammen Kumulierungsverbote gibt. Das hier dargestellte Beispiel würde dazu führen, dass mit der teilweisen Innovationsbeihilfe die gesamte Förderung mehr als 12,5 % betragen würde. Der Antragsteller ist verpflichtet, bei allen beantragten Förderungen auf die „gegenseitige“ Einhaltung eventuell bestehender Kumulierungsverbote zu achten).

Das Kumulierungsverbot ist zu beachten, wenn mehrere Förderungen tatsächlich das gleiche Förderobjekt ganz oder teilweise betreffen.

## **13. Einzelnotifizierung bei der EU Kommission**

Eine Besonderheit gilt für Innovationsförderungen, bei denen die Zuwendung pro cgt (gewichtete Brutto-raumzahl) des geförderten Schiffes 150 Euro oder bei einem Vorhaben zur Verfahrensinnovation absolut

fünf Mio. Euro überschreitet. In diesen Fällen besonders hoher Beihilfebeträge wird – einer Forderung der Europäischen Kommission entsprechend – die beantragte Innovationsförderung durch die Bundesregierung einzeln notifiziert und die Genehmigung der Europäischen Kommission eingeholt.

#### **14. Außendarstellung der finanziellen Förderung**

In allen Publikationen (Unternehmensveröffentlichungen, Websites, Konferenzbeiträge, Einladungskarten u. ä.), in denen auf geförderte Typschiffe oder in Schiffsbauten eingesetzte geförderte innovative Komponenten eingegangen wird, ist vom Zuwendungsempfänger der Hinweis aufzunehmen: „Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages und vom Land ...“. Bei geförderten Vorhaben zur Verfahrensinnovation ist z.B. auf Bau-schildern der Hinweis aufzunehmen: „Hier entsteht gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland (Vorhabensbezeichnung). Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“. Für die Platzierung des Logo gilt der Styleguide der Bundesregierung (<http://styleguide.bundesregierung.de>). Dort ist auch das Logo abrufbar. Im Falle einer Kofinanzierung ist nach Maßgabe entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen auf die Förderung durch das Land hinzuweisen.

## 15. Checkliste für Antragsunterlagen

Eine vollständige Antragstellung umfasst grundsätzlich folgende entscheidungserheblichen Unterlagen:

Formblatt A (Anlage 1 der Richtlinie vom 17.05.2010)	
Formblatt B/S oder B/V (Anlage 2a oder 2b der Richtlinie vom 17.05.2010)	
Gutachten	
Erklärung des Gutachters („Formblatt D“, Anlage 4 der Richtlinie vom 17.05.2010)	
Schiffbauauftrag (Einreichung unverzüglich nach Abschluss)	
Versicherung, dass die Umstände und Einzelheiten des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation vollständig wiedergegeben und insbesondere keine Nebenabreden getroffen worden sind	
Nachweis einer hinreichend abgesicherten Finanzierung (Finanzierungskonzept)	
Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Vorbereitung und/oder Durchführung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation	
Erklärung über den Ort der Durchführung	
Einwilligung bzw. Zustimmung gemäß Nummer 7.2 der Richtlinie vom 17.05.2010 im Falle steuerlich anerkannter Betriebsaufspaltung oder einer Organschaft verbundener Unternehmen	
Erklärung des Antragstellers, dass kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist sowie keine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung 1977 abgegeben wurde oder abzugeben ist. Im Falle von inventarisierten Gütern ist bei einer Betriebsaufspaltung oder Organschaft auch eine entsprechende Erklärung der Besitzgesellschaft vorzulegen	
Erklärung, dass beim Antragsteller ein den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Buchführung entsprechender Nachweis der aufgeführten förderfähigen Kosten vorliegt	
Versicherung, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie alle Informationen zuzuleiten, die für die von der Europ. Kommission verlangten Berichterstattung über die Durchführung der Innovationsförderung benötigt werden	
Nur bei der Beantragung der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation: - Erklärung, über welchen Zeitraum die mit Hilfe der Zuwendung erworbenen und hergestellten inventarisierten Gegenstände (Maschinen und Anlagen) für die Anwendung des innovativen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen (Zweckbindungsfrist) und - welche durchschnittliche Nutzungsdauer (Abschreibungsdauer) die inventarisierten Maschinen und Anlagen gemäß der vom BMF herausgegeben AfA-Tabellen haben (vgl. dazu Nummer 5.4 c) sowie - eine Einverständniserklärung des Antragstellers, eine Begehung/Überprüfung der beschafften Gegenstände durch das BAFA während der Zweckbindungsfrist zuzulassen	
Erklärung zur Kumulierung nach Nr. 8.2 der Richtlinie vom 17.05.2010	
Erklärung, dass - die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 12 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 des Strafgesetzbuches bekannt sind, - die Richtlinie vom 17.05.2010 zur Kenntnis genommen wurde, - die Mitteilungs- und Informationspflichten zur Kenntnis genommen wurden.	