

Bekanntmachungen

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Vom 17. Mai 2010

Inhaltsübersicht

A. Grundlagen und Bedingungen

- 1 Zweckbestimmung
- 2 Rechtsgrundlagen
- 3 Kofinanzierung und Zuwendungsvoraussetzungen
- 4 Förderfähige schiffbauliche Innovationen
- 5 Förderfähigkeit von Kosten schiffbaulicher Innovationen
- 6 Begutachtung der Innovation
- 7 Antragsberechtigung, Betriebsaufspaltung
- 8 Art und Höhe der Innovationsförderung

B. Verfahren

- 9 Antragstellung
- 10 Zuwendungsbescheid und Auszahlung, eventuelle Rückzahlung
- 11 Verwendungsnachweis und Unterrichtung der Europäischen Kommission
- 12 Subventionserhebliche Tatsachen, Informations- und Mitwirkungspflichten
- 13 Zu beachtende Vorschriften

C. Schlussbestimmungen

- 14 Außendarstellung der finanziellen Förderung durch den Bund und die Küstenländer
- 15 Inkrafttreten, Anwendungsbereich und Befristung

Anlage 1: Formblatt A – Beschreibung der schiffbaulichen Innovation

Anlage 2a: Formblatt B/S – Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation (Schiffbau)

Anlage 2b: Formblatt B/V – Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation (Verfahren)

Anlage 3: Formblatt C – Berichtsbogen über die Förderung schiffbaulicher Innovation

Anlage 4: Formblatt D – Erklärung des Gutachters

Anlage 5: Subventionserhebliche Tatsachen

A. Grundlagen und Bedingungen

1 Zweckbestimmung

1.1 Der Schiffbau unterscheidet sich von anderen Wirtschaftszweigen durch bestimmte Merkmale, wie z. B. kleine Produktionsserien oder Einzelfertigung von Schiffsbauten, Größe, Wert und Komplexität der hergestellten Einheiten sowie die im Allgemeinen kommerzielle Nutzung von Prototypen. Die Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge sind im Schiffbau besonders hoch und bestehen bei jeder Innovationsmaßnahme. Schiffbauliche Innovationen stehen immer unter dem Zwang, dass sie jeweils schon bei ihrer erstmaligen Anwendung erfolgreich sein müssen. Mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarenden Innovationshilfen sind deshalb notwendige Anreize dafür, dass in berechtigten Fällen die mit der industriellen Anwendung von Innovationen verbundenen Risiken von den Werften eingegangen und getragen werden.

1.2 Die Verfolgung und Förderung zielgerichteter Konzepte für Forschung und Entwicklung und Innovation (FEI) sind die wichtigsten Elemente der unternehmerischen Strategien der deutschen Schiffbauindustrie sowie der nationalen Schiffbaupolitik. Mit mehr Investitionen in Produkt- und Verfahrensinnovationen kann die Innovationsgeschwindigkeit gesteigert werden. Damit können Wettbewerbsvorsprünge länger gehalten und hochtechnologische Marktsegmente besser gegen nachahmende Konkurrenten verteidigt werden.

1.3 Aufgrund ihrer Wettbewerbssituation auf dem Weltschiffbaumarkt müssen sich deutsche Werften bevorzugt auf Aufträge fokussieren, bei denen es sich um technisch anspruchsvolle Schiffsbauten mit besonders hohen Risiken handelt. Dabei müssen die Werften ein großes Maß an Flexibilität zeigen, um sowohl im Entwurf als auch während der Produktion innovativen kundenspezifischen Anforderungen nachkommen zu können. Für die deutschen Werften ist diese Flexibilität einerseits ein unverzichtbares, Aufträge sicherndes Wettbewerbsselement, andererseits aber, z. B. wegen niedriger Kapitalausstattung, ein hohes Risiko, das durch die vorgesehene Innovationsförderung nur teilweise gedeckt werden kann. Eine Lösung dieses Problems würde durch eine verbesserte Struktur der deutschen Schiffbauindustrie erreicht, in der technische und wirtschaftliche Risiken leichter getragen werden können. Mit dem Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ soll deshalb der notwendige Strukturwandel in der deutschen Schiffbauindustrie unterstützt werden.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Zur Förderung industrieller Anwendungen innovativer Produkte und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften (im Folgenden: Innovationsförderung) werden Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinie, den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und – soweit Länderhaushaltsmittel eingesetzt werden – den entsprechenden Verwaltungsvorschriften der Landeshaushaltsordnungen gewährt.

2.2 Die sachlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Innovationsförderung ergeben sich aus der Anwendung der Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau (Mitteilung Nr. C (2003) 5274 der Europäischen Kommission, ABl. EU C 317 vom 30.12.2003, S. 11)¹⁾. Auf die Mitteilung der Kommission wird entsprechend Bezug genommen²⁾.

2.3 Ein Rechtsanspruch auf Innovationsförderung besteht nicht.

3 Kofinanzierung und Zuwendungsvoraussetzungen

3.1 Sofern antragstellende Werften ihren Sitz und Geschäftsbetrieb in einem Bundesland haben, für das es Zusagen des Bundes für CIRR-Finanzierungen für Schiffbauaufträge zumindest einer in diesem Bundesland ansässigen Werft gibt, werden die Zuwendungen aus Haushaltsmitteln des Bundes und dieses Bundeslandes gewährt (im Folgenden: Kofinanzierung). Die Zuwendungen werden ab Beginn der Kofinanzierung von Bund und Bundesland jeweils hälftig getragen. Entscheidend für den Beginn der Kofinanzierung ist der Zeitpunkt der Zusage des Bundes für eine CIRR-Finanzierung. Das Bundesland beginnt mit der Kofinanzierung in dem Haushaltsjahr, das der ersten Zusage des Bundes einer CIRR-Finanzierung folgt.

3.2 Der Beauftragte³⁾ des Bundes entscheidet in Abstimmung mit den an diesem Programm im Rahmen einer Kofinanzierung beteiligten Bundesländern über die Vergabe der für das Jahr verfügbaren Fördermittel aufgrund pflichtgemäßen Ermessens. Anträge mit Strukturverbessernden Auswirkungen können vorrangig bedient werden.

3.3 Maßgeblich für die zu treffenden Entscheidungen über die Gewährung von Innovationsförderung sind die Zweckbestimmung des Förderprogramms gemäß Nummer 1 sowie der Grundsatz der sparsamen Verwendung der Mittel zur Förderung eines höchstmöglichen Innovationsvolumens. Der Beauftragte prüft die Anträge und entscheidet für den Bund über die Gewährung von Innovationsförderung auf der Grundlage der gemäß Nummer 9.3 einzureichenden Antragsunterlagen. In Fällen von Kofinanzierung holt der Beauftragte vorab die Zustimmung der an diesem Programm beteiligten Bundesländer ein.

3.4 Die Gewährung von Innovationsförderung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Mittel im Haushalt des Bundes und in Fällen von Kofinanzierung der betroffenen Bundesländer.

3.5 Innovationsförderung wird nur gewährt, wenn ein Finanzierungskonzept vorliegt, aus dem sich ergibt, dass die Gesamtfinanzierung der zu fördernden schiffbaulichen Innovation hinreichend gesichert ist.

3.6 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Innovationsförderung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für die Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach

§ 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

4 Förderfähige schiffbauliche Innovationen

4.1 Innovationen im Sinne dieser Richtlinie sind industrielle Anwendungen von Ergebnissen der Forschung und Entwicklung (Grundlagenforschung, industrielle Forschung oder experimentelle Entwicklung), aber auch Anwendungen neuer Ideen oder von in anderen Bereichen der gewerblichen Wirtschaft schon genutzten, bisher im Schiffbau nicht üblichen Konzepten, Produkten oder Verfahren, bei denen Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge gegeben sind.

4.2 Innovationen liegen vor, wenn aus ihrer industriellen Anwendung signifikante Vorteile gezogen werden können. Signifikante Vorteile aus schiffbaulichen Innovationen sind

- a) nachweisbare Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit eines Schiffes oder
- b) nachweisbare Verbesserungen des schiffbaulichen Produktionsprozesses auf der Werft.

4.3 Förderfähige schiffbauliche Innovationen sind industrielle Anwendungen innovativer Konzepte, Produkte und Verfahren, für die in einem unabhängigen Gutachten bestätigt wird, dass sie gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu sind.

4.4 Förderfähige schiffbauliche Innovationen sind im Einzelnen

- a) neue Typschiffe:
Entwicklung, Entwurf und Konstruktion des ersten Schiffes einer potenziellen Serie neuer Schiffe oder eines Schiffes, dessen neues Gesamtkonzept geeignet ist, bei weiteren Schiffsbauten umgesetzt zu werden (Nachhaltigkeit der schiffbaulichen Innovation), sofern dabei neue Komponenten oder neue Verfahren zur Anwendung kommen;
- b) neue Komponenten und Systeme eines Schiffes:
Industrielle Anwendung einzelner innovativer Produkte einschließlich ihrer Implementierung in Schiffsbauten;
- c) neue Verfahren im Schiffbau:
Entwicklung und Herstellung der erforderlichen Anlagen und Ausrüstungen als Voraussetzung für die Anwendung innovativer Prozesse und Verfahren in Planung, Entwurf und Konstruktion, Fertigung und Logistik des Schiffbaus.

Eine Mehrfachförderung von Komponenten oder Verfahren ist ausgeschlossen.

4.5 Industrielle Anwendungen schiffbaulicher Innovationen gemäß der Nummer 4.4 Buchstabe a und b sind unter der Voraussetzung förderfähig, dass sie der Realisierung mindestens eines konkreten Auftrages zum Neubau, Umbau oder zur Reparatur eines Schiffes (im Folgenden: „Schiffbauauftrag“) dienen.

4.6 Die Entwicklung und Herstellung von Anlagen und Ausrüstungen als Voraussetzung für die industrielle Anwendung innovativer Prozesse und Verfahren gemäß Nummer 4.4 Buchstabe c (im Folgenden: „Vorhaben zur Verfahrensinnovation“ oder nur „Vorhaben“) sind förderfähig, sofern das geförderte Verfahren zum weit überwiegenden Teil im Schiffbau angewendet wird. Der Antragsteller hat dazu eine entsprechende Erklärung abzugeben und das Vorhaben zur Verfahrensinnovation so eindeutig und detailliert zu bezeichnen, dass dem Zuwendungsgeber eine begleitende und abschließende Kontrolle der Anwendung möglich ist. Der Antragsteller muss außerdem erklären, über welchen Zeitraum mit Hilfe der Zuwendung erworbene oder hergestellte Gegenstände (Maschinen und Anlagen) für die Anwendung des geförderten neuen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen (im Folgenden: „Zweckbindungsfrist“). Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist darf der Zuwendungsempfänger über die Nutzung des geförderten innovativen Verfahrens frei entscheiden.

5 Förderfähigkeit von Kosten für schiffbauliche Innovationen

5.1 Förderfähig sind nur die Kosten, die sich aus der Planung, Vorbereitung und Durchführung von konkreten Schiffbauaufträgen oder Vorhaben zur Verfahrensinnovation ergeben. Förderfähige Kosten umfassen sowohl auf der Werft entstehende Entwicklungs-, Fertigungs- und Herstellungskosten als auch die Kosten für Zulieferungen von Dritten, z. B. Systemzulieferunternehmen, Lieferanten schlüsselfertiger Anlagen, Unterauftragnehmern, sofern sie sich direkt und ausschließlich auf die innovativen Teile des Schiffbauauftrages oder des Vorhabens zur

Verfahrensinnovation beziehen. Kalkulatorische Kosten (Wagnis-, Opportunitäts- und Risikokosten, kalkulatorischer Unternehmerlohn, etc.) werden nicht anerkannt. Förderfähig sind nur die Kosten, die nach der Antragstellung anfallen. Eine Ausnahme gilt für die Kosten für Machbarkeitsstudien, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden. Ob und in welchem Umfang Kosten für Machbarkeitsstudien oder ähnliche Arbeiten förderfähig sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

5.2 Beim Bau eines neuen Typschiffs, für das gemäß Nummer 4.4 Buchstabe a Innovationsförderung gewährt werden kann, sind förderfähig

- a) Kosten für Entwurf und Konstruktion (Design), im Einzelnen die Kosten für
 - die Entwicklung des Schiffskonzeptes (Vorentwurf);
 - den konzeptionellen Schiffsentwurf (Projektentwicklung, Grundentwurf);
 - den funktionalen Schiffsentwurf (Basisplanung, Basiskonstruktion);
 - die Erstellung der Detailkonstruktion;
 - die Durchführung von Studien, die Erprobung, die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen und vergleichbare Kosten, die bei der Entwicklung und dem Entwurf eines neuen Schiffes anfallen;
 - die Fertigungsplanung (Arbeitsvorbereitung);
 - die Erprobung von Komponenten und die Probefahrt des Prototyps.

Kosten für standardisierte Entwurfselemente, die gleichartig von Vorgängertypen übernommen werden, sind auszuschließen.

- b) erhöhte Personal- und Gemeinkosten des Typschiffs (Lernkurve), wie erforderliche zusätzliche Fertigungskosten zur Erreichung der vollen Funktionstüchtigkeit des neuen Typschiffs aufgrund der technischen Herausforderungen und Risiken der Innovation. Sie sind auf den Betrag zu beschränken, der über die Produktionskosten der Schiffsbauten der nachfolgenden Serie oder weiterer Nachbauten hinausgeht und zugleich für die Erprobung der schiffbaulichen Innovation notwendig ist. Es können bis zu 10 v. H. der Personalkosten und Gemeinkosten des Baus eines neuen Typschiffs gefördert werden, wenn die zusätzlichen Produktionskosten über 3 v. H. der Gesamtkosten des neuen Typschiffs betragen.

5.3 Bei der industriellen Anwendung neuer Komponenten und Systeme, für die gemäß Nummer 4.4 Buchstabe b Innovationsförderung gewährt werden kann, sind folgende sich direkt und ausschließlich auf die innovativen Teile beziehende Kosten förderfähig:

- a) Kosten für Entwurf, Konstruktion und Entwicklung;
- b) Kosten für die Erprobung der innovativen Produkte und die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen;
- c) Kosten für Material und Bauteile;
- d) ausnahmsweise Kosten für die Fertigung und Installation einer neuen Komponente oder eines neuen Systems, die zur Feststellung der vollen Funktionstüchtigkeit der technischen Innovation unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

5.4 Bei der industriellen Anwendung neuer Verfahren, für die gemäß Nummer 4.4 Buchstabe c Innovationsförderung gewährt werden kann, sind folgende sich direkt und ausschließlich auf das Vorhaben zur Verfahrensinnovation beziehende Kosten förderfähig:

- a) Kosten für die Konzeption und Entwicklung;
- b) Kosten für den Wertverlust erworbener oder selbst hergestellter und inventarisierter Gegenstände (Maschinen und Anlagen), die im und über den Bewilligungszeitraum hinaus in dem vom Zuwendungsgeber auf Grund der Angaben des Antragstellers festgelegten Zeitraum anfallen, in dem das zu fördernde innovative Verfahren im Schiffbau anzuwenden ist (Zweckbindungsfrist, vgl. Nummer 4.6), längstens jedoch für den Zeitraum entsprechend den vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) herausgegebenen AfA-Tabellen. Sofern die Abschreibungsdauer länger ist als die Zweckbindungsfrist können die Anschaffungskosten nur anteilig als förderfähige Kosten für die Berechnung der Zuwendung anerkannt werden. Nicht förderfähig sind die nach Ablauf der Abschreibungsdauer bestehenden Restwerte der inventarisierten Gegenstände sofern die Zweckbindungsfrist fort dauert;

- c) Kosten für den Wertverlust baulicher Hüllen, die wegen des innovativen Verfahrens errichtet wurden, anteilig in dem Maße, wie die baulichen Hüllen unabdingbar für die Nutzung geförderter innovativer Maschinen und Anlagen für die Dauer deren zeitlicher Zweckbindung (vgl. Buchstabe b) räumlich in Anspruch genommen werden müssen;
- d) gegebenenfalls Kosten für die Erprobung des neuen Verfahrens.

6 Begutachtung der Innovation

6.1 Die in den Nummern 4 und 5 bezeichneten Sachverhalte sind durch einen wirtschaftlich vom Antragsteller unabhängigen sachverständigen Gutachter qualitativ und quantitativ gemäß den Nummern 6.2 und 6.3 zu prüfen, der vom Antragsteller zu beauftragen ist. Vor Erteilung dieses Auftrages an den Gutachter muss der Antragsteller sowohl hinsichtlich der Auswahl des Gutachters als auch hinsichtlich der formulierten Aufgabenstellung die schriftliche Zustimmung des Zuwendungsgebers einholen. Der Antragsteller legt dazu dem Beauftragten einen entsprechenden formlosen Vorschlag und das Formblatt D (Anlage 4) vor.

6.2 Das Gutachten muss in einer qualitativen Prüfung zu dem Ergebnis kommen, dass die mit Formblatt A (Anlage 1) zur Förderung beantragte schiffbauliche Innovation die Kriterien für ihre Förderfähigkeit gemäß Nummer 4 erfüllt. In dem Gutachten muss ausdrücklich, nachvollziehbar und begründet dargestellt werden, dass die zur Förderung beantragten schiffbaulichen Innovationen

- industrielle Anwendungen innovativer Konzepte, Produkte und Verfahren darstellen;
- gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu sind;
- bei ihrer Anwendung zu signifikanten wirtschaftlichen Vorteilen führen (d. h. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eines Schiffes oder – bei neuen Verfahren – des schiffbaulichen Produktionsprozesses auf der Werft);
- bei ihrer erstmaligen industriellen Anwendung mit Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge verbunden sind.

6.3 Das Gutachten muss im Ergebnis einer quantitativen Prüfung bestätigen, dass im Antrag die förderfähigen Kosten gemäß Nummer 5 ausgewiesen werden und sich ausschließlich auf die schiffbauliche Innovation beziehen. Durch den Gutachter ist aufgrund von spezifischen Kenntnissen der technologischen und schiffbaulichen Abläufe und Zusammenhänge zu prüfen und kurz zu begründen, dass die im Antrag mit Formblatt B/S bzw. BIV (Anlage 2a bzw. 2b) geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel gelten können. Insbesondere ist auch zu prüfen, inwieweit bauliche Hüllen gemäß Nummer 5.4 Buchstabe c für die Innovation unabdingbar sind.

7 Antragsberechtigung, Betriebsaufspaltung

7.1 Innovationsförderung können bestehende Schiffbau-, Schiffsreparatur- bzw. Schiffsumbauwerften beantragen, die Sitz und Fertigungsstätte in der Bundesrepublik Deutschland haben und den Schiffbauauftrag oder Teile davon, bei denen förderfähige schiffbauliche Innovationen zur Anwendung kommen, oder das Vorhaben zur Verfahrensinnovation in der Bundesrepublik Deutschland ausführen.

7.2 Bei steuerlich anerkannten Betriebsaufspaltungen oder im Rahmen einer Organschaft verbundener Unternehmen, bei denen Investor (Eigentümer) und Nutzer (Betreiber) der förderfähigen schiffbaulichen Innovation nicht identisch sind, ist derjenige antragsberechtigt, der die Innovation nutzt; geförderte Maschinen und Anlagen müssen für die Dauer ihrer Zweckbindungsfrist im Besitz des antragsberechtigten Nutzers verbleiben. Bei Antragstellung hat im Fall der Betriebsaufspaltung die nutzende Betriebsgesellschaft die Einwilligung, d. h. die vorherige Zustimmung, ihrer Besitzgesellschaft, im Fall der Organschaft die nutzende Tochtergesellschaft die Einwilligung ihrer Muttergesellschaft zum uneingeschränkten Nutzungsrecht während der Zweckbindungsfrist in schriftlicher Form vorzulegen. Ein etwaiger Widerruf der Einwilligung durch die Besitzgesellschaft bzw. die Muttergesellschaft hat gegenüber dem Beauftragten zu erfolgen; andernfalls ist der Widerruf unwirksam.

7.3 Liegt eine Betriebsaufspaltung oder Organschaft und eine Kofinanzierung gemäß Nummer 3.1 vor, übernimmt das Bundesland die Kofinanzierung, in dem die antragsberechtigte Betriebs- bzw. Tochtergesellschaft ihren Sitz und Geschäftsbetrieb hat.

8 Art und Höhe der Innovationsförderung

8.1 Innovationsförderungen werden im Wege der Anteilfinanzierung (Projektförderung) als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt.

8.2 Die Innovationsförderung darf insgesamt nicht höher sein als 20 v. H. der unter Nummer 5 aufgeführten förderfähigen Kosten für industrielle Anwendungen schiffbaulicher Innovationen. Ein Anspruch auf den Förder-Höchstsatz besteht nicht; die Höhe der Innovationsförderung innerhalb der Höchstgrenze bestimmt sich nach der Verfügbarkeit von veranschlagten Haushaltsmitteln. Die Höchstgrenze der Innovationsförderung darf nicht durch Kumulierung verschiedener zulässiger staatlicher Förderungen überschritten werden.

B. Verfahren

9 Antragstellung

9.1 Anträge auf Innovationsförderung sind von den Antragstellern (antragsberechtigte Werften) schriftlich an den Beauftragten⁴⁾ zu richten. Dies gilt auch für Anträge von Werften mit Sitz in einem Bundesland, das sich an der Finanzierung der Zuwendung beteiligt (Kofinanzierung). Der Beauftragte informiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und das im Rahmen einer Kofinanzierung betroffene Bundesland über die Antragstellung und holt vor der Gewährung einer Zuwendung die Zustimmung des betreffenden Bundeslandes zur Gesamtfinanzierung und zur Bewilligung ein.

9.2 Anträge auf Innovationsförderung sind bei neuen Typschiffen bzw. der Anwendung neuer Komponenten und Systeme vor dem Abschluss der jeweiligen Schiffbauverträge bzw. bei der Anwendung innovativer Verfahren vor dem Beginn des Vorhabens zur Verfahrensinnovation zu stellen. Die Anträge müssen mindestens eine aussagefähige Beschreibung der zu fördernden Innovation einschließlich der voraussichtlichen Kosten enthalten und können später gemäß Nummer 9.3 vervollständigt werden. Mit der Durchführung des Schiffbauauftrages oder des Vorhabens darf bei der Beantragung von Innovationsförderung noch nicht begonnen worden sein. Als Beginn der Durchführung gilt der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages.

9.3 Die Anträge sind grundsätzlich innerhalb von sechs Monaten nach Antragstellung (Eingang des Antrags bei dem Beauftragten) zu vervollständigen. Dazu gehören folgende Unterlagen:

- die Reedereianfrage oder vergleichbare Belege über die Vorbereitung (Anbahnung) eines Schiffbauauftrages oder die Unterlagen zu Konzepten und/oder Planungen des Vorhabens zur Verfahrensinnovation; der Vertrag über den Schiffbauauftrag ist unverzüglich nach Abschluss nachzureichen;
- der Nachweis der hinreichend abgesicherten Finanzierung (Finanzierungskonzept) sowie eine Versicherung, dass die Umstände und Einzelheiten des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation vollständig wiedergegeben und insbesondere keine Nebenabreden getroffen worden sind;
- eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Vorbereitung und/oder Durchführung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation sowie eine Erklärung über den Ort der Durchführung;
- die Einwilligung bzw. Zustimmung gemäß Nummer 7.2 im Falle steuerlich anerkannter Betriebsaufspaltung oder einer Organschaft verbundener Unternehmen;
- eine Erklärung des Antragstellers, dass kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist sowie dass keine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben wurde oder abzugeben ist. Bei einer Betriebsaufspaltung oder Organschaft ist auch eine entsprechende Erklärung der Besitzgesellschaft vorzulegen;
- eine Versicherung des Antragstellers, dass ihm die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 12 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 des Strafgesetzbuches bekannt sind;
- das Formblatt A (Anlage 1) mit einer aussagekräftigen und differenzierten Beschreibung der schiffbaulichen Innovationen, der damit zu erreichenden signifikanten Vorteile für den Auftraggeber und/oder die ausführende Werft sowie der mit der Innovation verbundenen Risiken eines technischen oder wirtschaftlichen Fehlschlags (gegebenenfalls sind dem Formblatt

- A zusätzliche Nachweise, dass die unter Nummer 4 definierten Innovationsmerkmale erfüllt sind, als Anlagen beizufügen);
- h) das Formblatt B/S oder B/V (Anlage 2a oder 2b) mit einer differenzierten Aufstellung der gemäß Nummer 5 förderfähigen Kosten für die schiffbaulichen Innovationen sowie die Erklärung, dass beim Antragsteller ein den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Buchführung entsprechender Nachweis der aufgeführten förderfähigen Kosten vorliegt (gegebenenfalls sind dem Formblatt B/S oder B/V zusätzliche Nachweise über die gemäß Nummer 5 förderfähigen Kosten für Innovationen, z. B. Investitionspläne für im Falle der Anwendung neuer Verfahren notwendige neue Produktionsanlagen, als Anlagen beizufügen);
- i) das Gutachten gemäß Nummer 6 und das Formblatt D mit der Erklärung des Gutachters (Anlage 4);
- j) eine Versicherung, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie alle Informationen zuzuleiten, die für die von der Europäischen Kommission verlangte Berichterstattung über die Durchführung der Innovationsförderung benötigt werden;
- k) bei der Beantragung der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation die 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 herausgegebenen AfA-Tabellen haben (vgl. dazu Nummer 5.4 Buchstabe c) sowie eine Einverständniserklärung des Antragstellers, eine Begehung/Überprüfung der beschafften Gegenstände durch den Beauftragten während der Zweckbindungsfrist zuzulassen.

10 Zuwendungsbescheid und Auszahlung, eventuelle Rückzahlung

Erfüllt eine schiffbauliche Innovation die Zuwendungsvoraussetzungen und ist eine Entscheidung über die Förderung der Innovation gemäß Nummer 3.3 getroffen worden, ergeht ein Zuwendungsbescheid des Beauftragten an den Antragsteller (antragsberechtigte Werft). Im Falle einer Kofinanzierung ist Voraussetzung für diesen Zuwendungsbescheid, dass vorab die Zustimmung des betroffenen Bundeslandes über eine Zuwendung in erforderlicher Höhe eingeholt wird. Das betreffende Bundesland erhält eine Ausfertigung des Zuwendungsbescheids.

10.2 Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung 150 Euro pro cgt (gewichtete Bruttoreaumzahl) des Schiffes des zugrunde liegenden Schiffbauauftrages oder insgesamt 5 Mio. Euro im Falle der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation nicht überschreiten. Werden diese Grenzen überschritten, wird vor der Bewilligung entsprechend EU-rechtlicher Vorschriften durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Wege einer Einzelnotifizierung die Genehmigung der Europäischen Kommission eingeholt. Nach deren Vorliegen wird dem Beauftragten das Verfahren zur weiteren Durchführung der Innovationsförderung zurücküberwiesen.

10.3 Zwei Drittel der Zuwendung einer gewährten Innovationsförderung dürfen nur insoweit und nicht eher angefordert und ausgezahlt werden, als sie zur Deckung angefallener Kosten für den Zuwendungszweck benötigt werden; frühestens dürfen sie jedoch nach dem Abschluss des Schiffbauauftrages bzw. dem Beginn des Vorhabens zur Verfahrensinnovation ausgezahlt werden. Das verbleibende Drittel der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages bzw. nach der Fertigstellung des Vorhabens sowie nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises nach Nummer 11 ausgezahlt werden. In dem Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die förderfähigen Kosten für die Anwendung innovativer Produkte und Verfahren nachweislich mindestens in der bewilligten Höhe angefallen sind. Bei geringeren förderfähigen Kosten wird der noch auszuzahlende Anteil der Innovationsförderung entsprechend gekürzt.

10.4 Der Bund und die an diesem Programm beteiligten Bundesländer zahlen die jeweiligen Anteile direkt an den Zuwendungsempfänger. Der Beauftragte des Bundes bestätigt den betreffenden Bundesländern das Vorliegen der Auszahlungsvoraussetzungen.

10.5 Falls der Schiffbauauftrag annulliert bzw. das Vorhaben zur Verfahrensinnovation aufgegeben oder nicht vollendet wird, sind gezahlte Fördermittel, die bis zum Zeitpunkt der Annullierung bzw. Aufgabe des Vorhabens noch nicht für förderfähige Innovationen eingesetzt wurden, zurückzuerstatten.

10.6 Sofern eine der Bewilligung einer Zuwendung zu Vorhaben zur Verfahrensinnovation zugrunde gelegte Zweckbindungsfrist von der Werft nicht eingehalten wird, d. h. die Anlagen und Ausrüstungen vorzeitig für andere Zwecke genutzt werden, hat der Zuwendungsgeber das Recht, den Zuwendungsbescheid dahingehend zu widerrufen. Die bewilligte Zuwendung ist anteilig an den Zuwendungsgeber zurückzuzahlen. Der Zuwendungsgeber hat das Recht, die Einhaltung der Zweckbindungsfrist auch nach Abschluss der Förderung des Vorhabens zu prüfen.

10.7 Nach den Nummern 10.5 oder 10.6 bestehende Ansprüche auf zurückzuzahlende Fördermittel werden mit ihrer Entstehung fällig und sind vom Tag ihrer Auszahlung an den Zuwendungsempfänger bis zum Tag ihrer Zurückerstattung mit jährlich fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches zu verzinsen.

10.8 Wird nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheides über das Vermögen des Antragstellers oder der Besitzgesellschaft (im Falle einer Betriebsaufspaltung) ein Insolvenzverfahren beantragt, entfällt die Innovationsförderung mit sofortiger Wirkung, es sei denn, die Fortsetzung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation wird durch formelle Fortsetzungserklärung des Insolvenzverwalters sichergestellt.

10.9 Ansprüche, die sich aus dem Zuwendungsbescheid ergeben, können weder abgetreten noch verpfändet werden.

11 Verwendungsnachweis und Unterrichtung der Europäischen Kommission

11.1 Die Verwendung der Innovationsförderung ist vom Zuwendungsempfänger dem Beauftragten innerhalb von drei Monaten nach Erfüllung des Schiffbauauftrages bzw. Beendigung des Vorhabens zur Verfahrensinnovation nachzuweisen. Dabei ist in einem Sachbericht die Durchführung des Schiffbauauftrages bzw. Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung der geförderten schiffbaulichen Innovationen durch Vorlage von Belegen oder sonstigen Dokumenten darzulegen. Die entstandenen Kosten für innovative Maßnahmen sind darzustellen. Im Falle einer Kofinanzierung informiert der Beauftragte das Bundesland über das Ergebnis der Prüfung, es sei denn, dass mit dem Bundesland eine von diesem Grundsatz abweichende Verfahrensweise vereinbart worden ist.

11.2 Vom Beauftragten ist das Formblatt C (Anlage 3) mit zusammengefassten Informationen über die geförderte schiffbauliche Innovation an das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie zu übergeben.

12 Subventionserhebliche Tatsachen, Informations- und Mitwirkungspflichten

12.1 Subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037), geändert durch das Sechste Überleitungsgesetz vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106) sind alle im Zusammenhang mit der Innovationsförderung hinsichtlich der Fördervoraussetzungen und der Verwendung der Fördermittel gemachten Angaben über die wirtschaftlichen, betrieblichen und rechtlichen Verhältnisse des Antragstellers und seiner Vertragsverhältnisse mit dem Auftraggeber einschließlich der in weiteren nachgereichten Unterlagen gemachten Angaben, die nach

- dem Subventionszweck (Zweckbestimmung des Titels im Bundeshaushaltsplans),
- den Rechtsvorschriften, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien über die Subventionsvergabe sowie
- den sonstigen Zuwendungsvoraussetzungen,

für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen einer Subvention (Zuwendung) oder eines Subventionsvorteils erheblich sind. Hierzu gehören auch Angaben über die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens sowie die Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung und § 284 der Abgabenordnung 1977. Subventionserhebliche Tatsachen sind ferner solche, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden, sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusam-

menhang mit einer beantragten Innovationsförderung (§ 4 des Subventionengesetzes). Nach § 3 des Subventionengesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Auf die Beachtung der Anlage 5 mit der Mitteilung gemäß § 2 des Subventionengesetzes über die subventionserheblichen Tatsachen wird hingewiesen. Im Falle einer Kofinanzierung gelten zudem die entsprechenden Bestimmungen der an diesem Programm beteiligten Bundesländer.

12.2 Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen einer beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige Aufforderung durch den Zuwendungsgeber nachzukommen ist. Sie beginnen mit der vollständigen Vorlage aller erforderlichen Unterlagen und Erklärungen bei der Antragstellung und enden mit der ebenso vollständigen und wahrheitsgemäßen Übermittlung aller im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebenden Dokumente und Erläuterungen nach Erfüllung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation. Dazu gehört insbesondere die unverzügliche Mitteilung der Annullierung oder des Wechsels eines Schiffbauauftrages bzw. der Aufgabe oder Änderungen bei der Durchführung eines Vorhabens und der damit verbundenen Veränderungen der förderfähigen Kosten an den Beauftragten. Weiterhin gehört dazu auch die Mitteilung, dass die bei der Förderung eines innovativen Verfahrens zugrunde gelegte Zweckbindungsfrist im Zuwendungsbescheid nicht eingehalten wird.

13 Zu beachtende Vorschriften

Für die Gewährung, Auszahlung und Abrechnung der Innovationsförderung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung, die gegebenenfalls erforderliche Änderung oder Aufhebung von Zuwendungsbescheiden sowie für die Rückforderung gewährter Innovationsförderungen gelten die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt. Im Falle einer Kofinanzierung gelten zudem die entsprechenden Bestimmungen der an diesem Programm beteiligten Bundesländer.

C. Schlussbestimmungen

14 Außendarstellung der finanziellen Förderung durch den Bund und die Küstenländer

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 Bauschildern der Hinweis aufzunehmen: „Hier entsteht gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland (Vorhabenbezeichnung). Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“. Im Falle einer Kofinanzierung ist nach Maßgabe entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen auf die Förderung durch das Land hinzuweisen. Die Auflage zu dieser Außendarstellung ist Gegenstand des Zuwendungsbescheides.

15 Inkrafttreten, Anwendungsbereich und Befristung

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 17. Mai 2010 in Kraft und gilt auch für alle bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossenen Antragsverfahren. Sie ist bis zum 31. Dezember 2011 befristet.

1) Gemäß Mitteilung der Kommission betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer der Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen an den Schiffbau bis zum 31. Dezember 2011 weiter anzuwenden (ABl. EU C 173 vom 8. Juli 2008, S. 3)

2) Ziffer 3.3.1 Nr. 15 der Mitteilung der Kommission bestimmt: Beihilfen für Innovationsmaßnahmen bestehender Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauwerften können bis zu einer Höchstintensität von 20 v. H. brutto für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern

a) sie sich auf die industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren beziehen, d. h. technisch neuer oder wesentlich verbesserter Produkte und Verfahren verglichen mit dem Stand der Technik in diesem Industriezweig in der Gemeinschaft, wobei das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags gegeben sein muss;

b) die Beihilfe auf die Förderung der Aufwendungen für Investitionen, Entwurfs-, Ingenieur- und Testtätigkeiten beschränkt ist, die sich direkt und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens beziehen. Ausnahmsweise kommen zusätzliche Produktionskosten in Betracht, die zur Erprobung der technischen Innovation unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

3) Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hat das zu seinem Geschäftsbereich gehörende Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, 65760 Eschborn, Frankfurter Straße 29–35, beauftragt.

4) Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Referat 411, Frankfurter Straße 29–35, 65760 Eschborn, (Telefon: 0 61 96/9 08-0, Telefax: 0 61 96/ 9 08-8 00, E-Mail: poststelle@bafa.bund.de)

Berlin, den 17. Mai 2010

Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie
Im Auftrag
Werner Rensing

Anlage 1

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Formblatt A: Beschreibung der schiffbaulichen Innovation

Antragsteller	
Schiffbauauftrag (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber) oder Beginn und Zweckbindungsfrist des Vorhabens zur Verfahrensinnovation	

Bezeichnung (Titel)	
Kurze Beschreibung	
Liste wichtiger innovativer Einzelelemente	

Es wird versichert, dass die Innovation nicht bereits gefördert wurde.

Nachweis der Neuheit (Hauptausagen des Gutachtens)	Vergleich mit dem Stand der Technik	
	Beschreibung innovativer Einzelelemente im Vergleich	

Beschreibung der Vorteile der schiffbaulichen Innovation (Hauptausagen des Gutachtens)	Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schiffes	
	Verbesserung des schiffbaulichen Produktionsprozesses	

Mit der Innovation verbundene Risiken	Beschreibung der Risiken	
	Konsequenzen bei Eintreten der Risiken	

Anlage 2a

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Formblatt B/S: Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation nach der Nummer 5.2 Buchstabe a und der Nummer 5.3 (in Euro)⁵⁾

Antragsteller	
Schiffbauauftrag (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber)	

Die Tabelle darf im Interesse einer aussagefähigen Aufgliederung der Kosten unter strikter Beachtung der Nummer 5 der Förderrichtlinie modifiziert werden	Vorentwurf	Basisplanung	Detailkonstruktion	Modellbau	Management	Beschaffung etc.	Fertigung (Material)	Fertigungsstunden				Summe (Euro)
Konstruktionsstunden												
Fertigungsstunden												
Dienstleistungen												
Material												
Untervergebene Arbeiten												
Schlüsselfertige Zulieferungen												
Erprobung												
Summe (Euro)												

⁵⁾ Förderfähige Kosten nach Nummer 5.2 Buchstabe b bitte in aussagefähiger Weise formlos darstellen.

Anlage 2b

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Formblatt B/V: Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation nach Nummer 5.4 (in Euro)

Antragsteller	
Beginn und Dauer der Zweckbindungsfrist des Vorhabens zur Verfahrensinnovation	

Die Tabelle darf im Interesse einer aussagefähigen Aufgliederung der Kosten unter strikter Beachtung der Nummer 5 der Förderrichtlinie modifiziert werden	Vorentwurf	Basisplanung	Detailkonstruktion	Modellbau	Management	Beschaffung etc.	Fertigung (Material)	Fertigungsstunden				Summe (Euro)
Konstruktionsstunden												
Fertigungsstunden												
Dienstleistungen												
Material												
Untervergebene Arbeiten												
Schlüsselfertige Zulieferungen												
Erprobung												
Summe (Euro)												

Zu jeder Position ist – sofern zutreffend – als Darunterposition die Höhe der Kosten für inventarisierte Gegenstände (Maschinen und Anlagen) sowie deren Nutzungsdauer lt. Afa-Tabelle anzugeben.

Anlage 3

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ der Bundesrepublik Deutschland (Zuwendungsgeber)

Formblatt C: Berichtsbogen über die Förderung schiffbaulicher Innovation

Bezeichnung der geförderten Innovation	
Nummer der Förderung im nationalen Beihilferegister	
Datum der Entscheidung über die Zuwendung	
Zuwendungsempfänger (Antragsteller), ggf. Firma des Mutterkonzerns	
Mitgliedsland, Region und Sitz des Zuwendungsempfängers	

Art der Zuwendung	Förderung einer Typschiffentwicklung	
	Förderung neuer Komponenten und Systeme	
	Förderung neuer Prozesse und Verfahren	

Gesamtkosten des geförderten innovativen Schiffbaus (1000 Euro)	
Förderfähige Kosten der schiffbaulichen Innovationen (1000 Euro)	

Höhe der gewährten Zuwendungen für Innovationsförderung (1000 Euro)	
---	--

Erläuterungen:

Anlage 4

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Formblatt D: Erklärung des Gutachters

Antragsteller/Werft: _____

Antrag vom: _____

Innovationsprojekt: _____

Erklärung des Gutachters

Hiermit erkläre ich, dass ich die in Nummer 6.1 der Richtlinie zum oben genannten Förderprogramm bezeichneten Voraussetzungen eines unabhängigen Gutachters erfülle:

Ich bin in wirtschaftlicher Hinsicht unabhängig von der den Auftrag erteilenden Werft und außer dem vertraglich vereinbarten Honorar erhalte ich für die Erstellung des Gutachtens von der Werft keine weiteren Vergütungen oder Vergünstigungen.

Weiterhin bestätige ich, über die erforderliche Sachkenntnis zu verfügen, um eine qualitative und quantitative Prüfung der o.g. schiffbaulichen Innovation gemäß den Nummern 6.2 und 6.3 der Richtlinie durchführen zu können.

Ort/Datum

Name/Firma (Unterschrift u. Stempel)

Anlage 5

Mitteilung gemäß § 2 des Subventionsgesetzes über die subventionserheblichen Tatsachen

Als subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches werden folgende Tatsachen bezeichnet:

1. Tatsachen, die für die Bewilligung und Gewährung einer Zuwendung erheblich sind:

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben	vgl. Richtlinie beispielsweise Nummer
a)	zu den Rechtsverhältnissen des Antragstellers im Antrag, insbesondere – zum Namen (Firma) und Sitz der Werft (Antragsteller) – zum Bestehen einer Betriebsaufspaltung (Betriebs-/Besitzgesellschaft) oder Organschaft – zur Zustimmung einer Besitz- oder Muttergesellschaft zum Nutzungsrecht des geförderten Projektes durch den Antragsteller – Ort und Bundesland der Fertigungsstätte, in der der Schiffbauauftrag bzw. das Vorhaben zur Verfahrensinnovation ausgeführt wird	7.1 7.2 7.2 3.1, 7.3
b)	in der Beschreibung der zu fördernden schiffbaulichen Innovation im Formblatt A und in weiteren Antragsunterlagen, insbesondere – zum Vorliegen eines Schiffbauauftrages (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber) – zur Nutzung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation für den Schiffbau und zur Zweckbindungsfrist – zur Bezeichnung (Titel) und Beschreibung der schiffbaulichen Innovation – zur weiteren öffentlichen Förderung für das Projekt bzw. zur Zusicherung, dass die Innovation nicht bereits gefördert wurde – zum Nachweis der Neuheit der schiffbaulichen Innovation und zur Beschreibung der innovativen Einzelemente – zu den mit der Innovation verbundenen Risiken	4.1 bis 4.4 4.5, 9.3 Buchstabe a und Formblatt A 4.6, 9.3 Buchstabe k und Formblatt A Formblatt A 8.2 und Formblatt A Formblatt A Formblatt A
c)	in der Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation im ausgefüllten Formblatt B/S und weiteren Antragsunterlagen, insbesondere – zum Schiffbauauftrag (Bau-Nummer, Auftraggeber und Schiffbaupreis bzw. Vertragspreis des Schiffbauauftrages) – zu den in der Tabelle angegebenen kalkulierten Kosten für eigene Leistungen, Material, untervergebene Arbeiten und Zulieferungen, die sich gemäß Nummer 5 der Richtlinie ausschließlich auf die innovativen Teile des Schiffbauauftrages beziehen müssen – zum Beginn der Entstehung der Kosten (es sind nur Kosten förderfähig, die ab dem Zeitpunkt der Antragstellung anfallen)	5.1, 5.2, 5.3 4.5, 9.3 Buchstabe a Formblatt B/S 5.1, 9.2
d)	in der Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation im ausgefüllten Formblatt B/V und weiteren Antragsunterlagen, insbesondere – zur Planung und Konzeption des Vorhabens zur Verfahrensinnovation Schiffbauauftrag (z. B. abgeschlossene Liefer- und Leistungsverträge, Investitionsplan u. Ä.)	5.1, 5.4 4.6, 9.3 Buchstabe a

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben	vgl. Richtlinie beispielsweise Nummer
	– zu den in der Tabelle angegebenen kalkulierten Kosten für eigene Leistungen, Material, untervergebene Arbeiten und Zulieferungen, die sich gemäß Nummer 5 der Richtlinie ausschließlich auf die innovativen Teile des Vorhabens zur Verfahrensinnovation beziehen müssen – zum Zeitraum, in dem 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 zur durchschnittlichen Nutzungsdauer (Abschreibungsdauer) gemäß der vom BMF herausgegebenen AfA-Tabellen – zur Nutzung geförderter baulicher Hüllen für innovative schiffbauliche Verfahren – zum Beginn der Entstehung der Kosten (es sind nur Kosten förderfähig, die ab dem Zeitpunkt der Antragstellung anfallen)	Formblatt B/V 9.3 Buchstabe k 5.4 Buchstabe c 5.1, 9.2
e)	zur hinreichend gesicherten Gesamtfinanzierung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation im Finanzierungskonzept sowie im Vertrag über den Schiffbauauftrag	3.5, 9.3 Buchstabe b
f)	in den Erklärungen des Antragstellers, dass – kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist – keine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung 1977 abgegeben wurde oder abzugeben ist	3.6, 9.3 Buchstabe e 3.6, 9.3 Buchstabe e
g)	die die Höchstgrenze der Innovationsförderung (20 v.H. der förderfähigen Aufwendungen) betreffen. Sie darf nicht durch Kumulierung verschiedener zulässiger staatlicher Förderungen (sog. Doppelförderungen) überschritten werden. Das heißt, dass vom Antragsteller anzugeben sind – sämtliche beantragten und erhaltenen Zuschüsse des Bundes, eines Bundeslandes, einer Kommune oder der EU für die beantragte schiffbauliche Innovation – sämtliche Drittmittel zur Finanzierung der beantragten förderfähigen Aufwendungen	8.2
h)	zur Höhe der gewichteten Bruttoreaumzahl (cgt) des Schiffes des zugrunde liegenden Schiffbauauftrages	10.2
i)	über die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse des Antragstellers und seiner Vertragsverhältnisse mit dem Auftraggeber im Zusammenhang mit der Innovationsförderung.	12.1

2. Tatsachen, die für die Weitergewährung, Inanspruchnahme, das Belassen oder die Rückforderung der Zuwendung von Bedeutung sind.

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben
a)	die dem BAFA bei der Durchführung des Innovationsvorhabens nach den Bestimmungen der Richtlinie und des Zuwendungsbescheides mitzuteilen sind, insbesondere Tatsachen – die die teilweise oder vollständige Erreichung des Zuwendungszweckes gefährden oder unmöglich machen – die den Verwendungszweck betreffen oder wenn sich sonstige für die Bewilligung maßgebliche Umstände ändern oder wegfallen – die darauf hinweisen, dass der Zuwendungszweck nicht zu erreichen ist

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben
b)	im Verwendungsnachweis, die die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung betreffen
d)	zu nachträglichen Änderungen des Schiffbauvertrages bzw. dessen Durchführung oder dessen Stornierung. Diese sind dem BAFA umgehend mitzuteilen. Dies gilt auch, wenn das Projekt aufgegeben oder erheblich geändert wird
e)	zu nachträglichen Änderungen des Vorhabens zur Verfahrensinnovation bzw. dessen Durchführung oder dessen Aufgabe. Diese sind dem BAFA umgehend mitzuteilen. Dies gilt auch, wenn das Projekt aufgegeben oder erheblich geändert wird
f)	Beantragung/Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gegen die Zuwendungsempfängerin (antragstellende Werft)

3. Scheingeschäfte, Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten
 Subventionserhebliche Tatsachen sind schließlich solche, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden, sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit einer beantragten Zuwendung (vgl. § 4 des Subventionsgesetzes).