



Bundesamt
für Wirtschaft und
Ausfuhrkontrolle

Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

Erläuterungen zur Richtlinie vom 11.03.2016

Inhaltsverzeichnis

.....	1
Vorwort	3
Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung	4
1. Antragsberechtigung	4
2. Förderfähige Vorhaben	4
3. Förderhöchstsätze	5
4. Berechnung des Fördersatzes	6
5. Zeitpunkt der Antragstellung	6
6. Umgang mit Altanträgen	7
7. Gleichzeitige Beantragung mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen	7
8. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs	7
9. Förderfähige Kosten bei Komponenten und Systemen	7
10. Förderfähige Kosten bei innovativen Verfahren (Entwicklung und Anwendung)	8
11. Anreizeffekt	8
12. Gutachten	8
13. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses	9
14. Kofinanzierung	10
15. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis	10
16. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände	10
17. Projektbeginn nach Antragstellung	11
18. Kumulierungsverbot	11
19. Einzelnotifizierung bei der EU-Kommission	11
20. Checkliste für Antragsunterlagen	12

Vorwort

Am 25. März 2016 ist die neue Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“¹ vom 11. März 2016 in Kraft getreten (im Folgenden: „Richtlinie“).

Die Gewährung von Innovationsförderung im Zeitraum vom Inkrafttreten bis 31.12.2017 erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, „AGVO“). Die für die vorherige Richtlinie maßgeblichen sektoralen Rahmenbestimmungen über Beihilfen für den Schiffbau sind inzwischen ausgelaufen. Die schiffbauliche Innovationsförderung findet ihre unionsrechtliche Grundlage also nunmehr in der horizontalen EU-Förderarchitektur für Forschung, Entwicklung und Innovation.

Damit wird die Förderung zur Unterstützung deutscher Werften bei der Markteinführung schiffbaulicher Innovationen auf neuer Grundlage bis Ende 2017 fortgesetzt.

Eine wichtige Neuerung der Richtlinie von 2016 betrifft die Kofinanzierung. Erfolgte bisher die Finanzierung der Förderung durch den Bund und das kofinanzierende Bundesland jeweils zu gleichen Teilen (50:50), so trägt im Kofinanzierungsfall jetzt der Bund **zwei** Drittel und das Bundesland **ein** Drittel der bewilligten Zuwendung.

Im Jahr 2015 hatte das Förderprogramm bereits umfassende Neuerungen erfahren. Diese Neuerungen wurden auch in die Richtlinie von 2016 übernommen.

Eine wichtige inhaltliche Neuerung, die mit der Förderrichtlinie von 2015 eingeführt worden ist, ist beispielsweise die Ausweitung der Förderung auf innovative kleinere Schiffe (mind. 12 m Länge). Dies soll das Förderprogramm gerade auch für kleinere Werften attraktiver machen. Ferner sind nunmehr auch unter bestimmten Bedingungen Innovationen bei unbeweglichen Offshore-Strukturen förderfähig, beispielsweise Umspannplattformen für Offshore-Windparks. Die Richtlinie von 2015 hat für Verfahrensinnovationen eine Einteilung in zwei verschiedene – grundsätzlich alternative – Tatbestände eingeführt: die „Entwicklung neuer Verfahren im Schiffbau“ (siehe Nr. 4.3 c) der Richtlinie) und die „Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau“ (siehe Nr. 4.3 d) der Richtlinie).

Eine weitere zentrale Neuerung war die Anhebung der Förderhöchstsätze, die je nach beantragter schiffbaulicher Innovation und abhängig von der Unternehmensgröße des Antragstellers bis max. 50 % betragen können (siehe Nr. 11.2 und Nr. 11.3 der Richtlinie).

Von Bedeutung für die Praxis dürfte außerdem sein, dass aufgrund der Änderung der EU-rechtlichen Grundlage für die schiffbauliche Innovationsförderung in der Richtlinie neue Grenzwerte festgelegt werden, ab denen eine Förderung bei der Europäischen Kommission zu notifizieren ist (sogenannte „Einzelnotifizierung“).

Nach der neuen Richtlinie liegt eine ausreichende Antragstellung - wie bisher - erst dann vor, wenn der Antragsteller neben dem formlosen Antragsschreiben auch die vollständig ausgefüllten Formblätter A (Anlage 1a der Richtlinie), B/S (Anlage 2a der Richtlinie) oder B/VE (Anlage 2b der Richtlinie) oder B/VA (Anlage 2c der Richtlinie) - einschließlich der Angaben zum Anreizeffekt gem. Formblatt A/G (Anlage 1b der Richtlinie) - eingereicht hat (vgl. Nr. 8.2 der Richtlinie).

Weiterhin ist es unabdingbar, dass der Antragsteller zusammen mit diesen Unterlagen Bilanzen oder betriebswirtschaftliche Auswertungen zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit vorlegen muss sowie die Erklärung abgibt, dass die Ermittlung der förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung erfolgt ist. Die Antragstellung mit den o. g. Unterlagen muss vor Beginn der Maßnahme, d. h. vor Abschluss eines dem konkreten Innovationsprojekt zurechenbaren Lieferungs- oder Leistungsvertrages erfolgen (s. Nr. 8.3 der Richtlinie). Der Antragsteller muss außerdem die konkrete Zuwendungssumme und den Fördersatz beantragen. Wie bisher werden die Innovationsbeihilfen durch Zuwendungsbescheide des Zuwendungsgebers (des Beauftragten - das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA, Eschborn)) gewährt.

Die neue Richtlinie gilt nicht nur für alle neuen – d.h. seit dem 25. März 2016 gestellten – Anträge, sondern auch für alle bis zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens noch nicht abgeschlossenen Antragsverfahren. Daher muss der Antragsteller gegebenenfalls **bereits gestellte Anträge um die Unterlagen / Erklärungen / sonstigen Nachweise ergänzen, die eine vollständige Antragstellung nach der neuen Richtlinie erfordert.**

¹ veröffentlicht im Bundesanzeiger unter www.bundesanzeiger.de, AT 24.03.2016 B1

Die Geltungsdauer der neuen Richtlinie ist bis zum 31. Dezember 2017 befristet. Dementsprechend können förderfähige schiffbauliche Innovationen auf Grundlage der aktuellen Richtlinie bis Ende des Jahres 2017 bewilligt werden. Dies setzt jedoch voraus, dass dem BAFA rechtzeitig vollständige Anträge vorliegen, die erforderliche Kofinanzierung mit dem betreffenden Bundesland abgestimmt ist und Haushaltsmittel für diesen Zweck in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

Die sich aus dem Förderzweck ergebenden Voraussetzungen und Modalitäten für die Gewährung von schiffbaulicher Innovationsförderung sind weitgehend unverändert geblieben: Deutsche Werften (im Sinne von Nr. 7 der Richtlinie) können bis zu max. 50 % (bei kleinen und mittleren Unternehmen („KMU“) im Sinne der Richtlinie)) ihrer Kosten, die sich aus der Planung, Vorbereitung und Durchführung eines konkreten innovativen Vorhabens ergeben, als Zuwendung - in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses - erhalten, wenn sich diese Kosten unmittelbar aus der erstmaligen industriellen Anwendung innovativer Produkte und Verfahren ergeben, die gegenüber dem Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU neu oder wesentlich verbessert sind und Risiken technischer oder industrieller Fehlschläge in sich tragen.

Sofern Antragsteller ihren Sitz und Geschäftsbetrieb in einem Bundesland haben, für das es Zusagen des Bundes über Zinsgarantien für CIRR-Finanzierungen² für Schiffbauaufträge zumindest einer in diesem Bundesland ansässigen Werft gibt, werden die Zuwendungen zu zwei Dritteln aus Haushaltsmitteln des Bundes und zu einem Drittel aus Mitteln dieses Bundeslandes gewährt (sog. Kofinanzierung; s. hierzu Nr. 10 der Richtlinie sowie Pkt. 14 dieser Erläuterungen). Hier ergibt sich eine Ausnahme: bewilligte Zuwendungen, die Offshore-Strukturen zum Gegenstand der Förderung haben, werden allein aus Haushaltsmitteln des Bundes getragen (siehe hierzu Nr. 10.4 der Richtlinie).

Das Förderprogramm begründet nach wie vor keinen Rechtsanspruch auf die Zuwendung. Deren Gewährung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel des Bundes und der Bundesländer.

Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung

1. Antragsberechtigung

Gemäß Nr. 7.1 der Richtlinie sind bestehende deutsche Schiffbau-, Schiffsreparatur- bzw. Schiffsumbauwerften antragsberechtigt, die Sitz und Betriebsstätte oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland haben und die zu fördernde Innovation ganz oder bezogen auf den durch den Antragsteller durchgeführten Teil der Wertschöpfung überwiegend in der Bundesrepublik Deutschland ausführen.

Antragsteller kann eine das Innovationsprojekt ausführende Werft oder deren Tochterunternehmen sein, sofern die Werft direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile der Tochtergesellschaft hält (s. Nr. 3.2 u. Nr. 7.1 der Richtlinie). Auch das Tochterunternehmen muss Sitz und Betriebsstätte 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 (s. Nr. 7.3 der Richtlinie).

2. Förderfähige Vorhaben

In der Richtlinie (Nr. 4.3) werden vier grundsätzliche Tatbestände schiffbaulicher Innovationen unterschieden:

- neue Typschiffe bzw. Offshore-Strukturen
- neue Komponenten und Systeme in einem Schiff bzw. einer Offshore-Struktur
- die Entwicklung neuer Verfahren im Schiffbau und

² Mit der 2008 eingeführten „Zinsausgleichsgarantie für Schiffe“ entwickelte der Bund ein Instrument, um für deutsche Werften vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zu anderen Schiffbaunationen zu schaffen, in denen CIRR-Finanzierungen (CIRR = Commercial Interest Reference Rate) angeboten werden. Beim CIRR handelt es sich um einen Referenzzinssatz, der von der OECD auf Basis des Marktzinsniveaus monatlich ermittelt und veröffentlicht wird. Bei einer CIRR-Finanzierung erhält ein Reeder, der bei einer deutschen Werft bestellt, bereits zum Zeitpunkt des Bauvertrags eine Finanzierungszusage zum jeweils gültigen CIRR. Das Zinsänderungsrisiko trägt dabei der Bund. Die Zinsausgleichsgarantie des Bundes ermöglicht es Banken, bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt eine Festzinszusage zu machen, und eröffnet ihnen zudem den Zugang zu einer günstigen Refinanzierung über die KfW.

- die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau.

Bei neuen Typschiffen und bei neuen Komponenten oder Systemen ist eine Förderung nur möglich, wenn das zugrundeliegende Schiff ein See- oder Binnenschiff mit festem Antrieb und fester Steuerung alle Merkmale der Manövrierfähigkeit besitzt und eine Länge von mindestens 12 m hat (vgl. Nr. 3.7 der Richtlinie). Zur Definition der Offshore-Strukturen vgl. Nr. 3.12 der Richtlinie.

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.

Der Antragsteller muss mit dem Förderantrag gemäß Nr. 8.4 c) der Richtlinie eine entsprechende Erklärung über den Ort der Ausführung des zu fördernden Projekts vorlegen. Damit ist der Ort gemeint, an dem der überwiegende Teil der vom Antragsteller ausgeführten Wertschöpfung bei der Realisierung der Innovation erfolgt.

Bei der industriellen Anwendung neuer **Komponenten und Systeme** sind nur die Kosten für Entwurf, Planung und Entwicklung, Kosten für die erstmalige Erprobung und die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen sowie Kosten für die Fertigung und Installation einer neuen Komponente oder eines neuen Systems, die zur Feststellung der vollen Funktionstüchtigkeit der Komponente unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind, förderfähig. Hat eine erfolgreiche Erprobung der Innovation stattgefunden, können danach entstehende Kosten nur dann gefördert werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass die Innovation nach erstmaliger erfolgreicher Erprobung weitere Kosten verursacht, die die bei der herkömmlichen Lösung entstehenden Kosten übersteigen (vgl. Nr. 5.8 der Richtlinie).

Sofern die antragstellende Werft mit dem Zulieferunternehmen verbunden ist, prüft das BAFA, ob der in Rechnung gestellte Preis angemessen bzw. marktüblich ist (der Gewinnaufschlag und die kalkulatorische Kosten sind nicht förderfähig).

Aufgrund einer Änderung der unionsrechtlichen Grundlage gliedert sich die Förderung innovativer Verfahren im Schiffbau nunmehr in die beiden – regelmäßig alternativ vorliegenden – Tatbestände „Entwicklung neuer Verfahren“ und „Anwendung neuer Verfahren“ (vgl. 4.3 c) und d) der Richtlinie). Die genaue Begriffsbestimmung erfolgt unter Nr. 3.3 und Nr. 3.4 der Richtlinie. In der Regel ist eine Verfahrensinnovation tatbestandlich entweder als „Entwicklung“ oder als „Anwendung“ einzuordnen. Der Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ ist dann erfüllt, wenn der Antragsteller bei dem betroffenen Verfahren die „Innovationsträgerschaft“ innehat, d.h. das zur Förderung beantragte innovative Verfahren selbst entwickelt hat. In diesem Fall zählt auch die Umsetzung des Verfahrens im Unternehmen zum Tatbestand der „Entwicklung“. Der Tatbestand der „Anwendung neuer Verfahren“ ist demgegenüber dann erfüllt, wenn der Antragsteller bei dem betroffenen Verfahren keine „Innovationsträgerschaft“ innehat, d.h. das innovative Verfahren nicht selbst entwickelt hat, sondern von dritter Seite erhalten hat (insb. im Fall des „Zukaufs“ des Verfahrens von einem anderen Unternehmen).

Der Antragsteller muss den Antrag anhand der Formblätter B/VE (für die „Entwicklung neuer Verfahren“) oder B/VA (für die „Anwendung neuer Verfahren“) stellen (vgl. hierzu Nr. 8.2 b und die Anlagen 2b und/oder 2c der neuen Richtlinie). Sie sind regelmäßig alternativ anzuwenden, d.h. entweder das Formblatt B/VE oder das Formblatt B/VA. Das Formblatt B/VE muss der Antragsteller dann wählen, wenn die antragstellende Werft die „Innovationsträgerschaft“ innehat, d.h. das zur Förderung beantragte innovative Verfahren selbst entwickelt hat und anwendet. Das Formblatt B/VA muss der Antragsteller in den Fällen wählen, in denen er das innovative Verfahren lediglich von dritter Seite beschafft und anwendet, das Verfahren also nur „zugekauft“ und nicht selbst entwickelt hat.

Zu beachten ist auch, dass bei einer Antragstellung durch ein großes Unternehmen im Sinne der Richtlinie die Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau (Formblatt B/VA) nur dann förderfähig ist, wenn die antragstellende Werft bei der zu fördernden Tätigkeit mit kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im Sinne der Richtlinie zusammenarbeitet und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen (vgl. Nr. 4.3 d) der Richtlinie).

3. Förderhöchstsätze

In der neuen Richtlinie gibt es je nach Art der schiffbaulichen Innovation – wie in der vorherigen Richtlinie vom 03.06.2015 – unterschiedliche Förderhöchstsätze. Die Förderhöchstsätze reichen von max. 15 % bis max. 50 % der förderfähigen Kosten. Der Förderhöchstsatz ist abhängig von der Unternehmensgröße der antragstellenden Werft (z. B.

KMU³ oder großes Unternehmen im Sinne der Richtlinie) und dem jeweiligen Fördertatbestand (Art der schiffbaulichen Innovation, d.h. Typschiff/Komponenten-Förderung oder Förderung der Entwicklung bzw. der Anwendung innovativer Verfahren). Der konkrete Fördersatz bemisst sich darauf aufbauend nach der vom Antragsteller beantragten Fördersumme, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Werft sowie der Haushaltsmittelsituation. Ein Anspruch auf Förderung besteht hingegen nicht (vgl. Nr. 2.1 der Richtlinie, § 23 Bundeshaushaltsordnung und die dazugehörige Nr. 1.2 der Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung).

Im Antrag auf Innovationsförderung muss der Antragsteller nunmehr auch den konkreten prozentualen Fördersatz (vgl. Nr. 11.2. und 11.3 der Richtlinie) und die Höhe der beantragten Zuwendung angeben (vgl. Nr. 6.2 der Richtlinie).

Die bisher geltenden Einzelnotifizierungsgrenzen bleiben in der neuen Richtlinie unverändert (vgl. Nr. 11.5 der Richtlinie und Nr. 19 der Erläuterungen).

4. Berechnung des Fördersatzes

Die Ermittlung des Fördersatzes ist abhängig von der Art der schiffbaulichen Innovation, der Unternehmensgröße der antragstellenden Werft und von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Antragstellers.

Kriterien zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sind das ordentliche Betriebsergebnis und die Umsatzrentabilität.

Die Vorgehensweise bei der Berechnung sowie die Bewertung der Ergebnisse ist ausführlich auf der Homepage des BAFA unter Wirtschaftsförderung/Innovativer Schiffbau/Publicationen/Informationsveranstaltung_vsm_11082015.pdf beschrieben.

5. Zeitpunkt der Antragstellung

Der Antragsteller darf bei der Beantragung einer Förderung mit dem zu fördernden Projekt noch nicht begonnen haben (vgl. Satz 1 der Nr. 8.2 der Richtlinie).

Als Beginn der Durchführung gilt der Abschluss eines dem Förderprojekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages (vgl. Nr. 8.3 der Richtlinie), der Innovation. Bei Produktinnovationen in Zusammenhang mit einem Schiffbauvertrag wird (spätestens) mit Abschluss des Schiffbauvertrages der Beginn der Maßnahme angenommen.

Ein Antrag gilt erst dann als gestellt (Eingangsdatum), wenn dem BAFA sowohl der formlose Antrag als auch die Formblätter A (einschl. Nachweis des Anreizeffekts) und eines der Formblätter B (B/S, B/VE oder B/VA) vorliegen. Außerdem müssen eingereicht werden: Unterlagen zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und die Erklärung, dass die Ermittlung der förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung erfolgt ist. Des Weiteren muss der Antragsteller die Zuwendungssumme und den Fördersatz beantragen.

Mit Einreichen des Formblatts A zusammen mit dem Formblatt A/G bzw. der Ehrenerklärung bei KMU erklärt der Antragsteller, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt hat. Dies umfasst auch, dass er bei Antragstellung noch nicht mit dem innovativen Vorhaben begonnen hat, da in diesen Fällen kein Anreizeffekt vorliegen kann (vgl. Nummer 6.2 der Richtlinie). Siehe dazu auch die Ausführungen zum Anreizeffekt unter Punkt 11.

Wird mit dem innovativen Vorhaben begonnen (z. B. durch Abschluss des Schiffbauvertrages oder eines anderen, auf die Innovation bezogenen Lieferungs- oder Leistungsvertrages, vgl. Nr. 8.3 der Richtlinie) bevor dem BAFA die vorgenannten Antragsunterlagen (gem. Nr. 8.2 der Richtlinie) vorliegen, ist keine Förderung mehr möglich.

Nach Antragstellung muss der Antragsteller den Antrag grundsätzlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten um weitere Unterlagen ergänzen. Um welche Unterlagen es sich dabei handelt, regelt Nr. 8.4 der Richtlinie.

HINWEIS bei Vorliegen eines Schiffbauauftrags

Sofern bei Produktinnovationen ein entsprechender Schiffbauauftrag abgeschlossen wird, muss der Antragsteller diesen beim BAFA nachreichen.

³ Zu Einzelheiten der Ermittlung siehe Empfehlung der Europäischen Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen erfüllen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

6. Umgang mit Altanträgen

Alle beim BAFA bereits vor Inkrafttreten der neuen Richtlinie eingereichten Anträge müssen vom Antragsteller im Sinne und den Anforderungen der neuen Richtlinie ergänzt werden.

7. Gleichzeitige Beantragung mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen

Eine gleichzeitige Beantragung der in Nr. 4.3 der Richtlinie genannten Arten schiffbaulicher Innovationen (neues Typschiff und daneben neue Komponenten und Systeme eines Schiffes) ist zulässig, sofern es sich dabei um zwei verschiedene Innovationen handelt. 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 nach Nr. 5 der Richtlinie aber nur soweit geltend gemacht werden, als sich daraus keine Mehrfachförderungen ergeben. Es dürfen also nicht dieselben Kosten mehr als einmal abgerechnet werden.

Für jede Produktinnovation muss vom Antragsteller ein Antrag auf Innovationsförderung gestellt werden, d.h. für zwei Komponenten, die ein und dasselbe Schiff betreffen, muss jeweils ein Antrag vorgelegt 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 und durch einen Änderungsvertrag bzw. mehrere Änderungsverträge nachzuweisen.

Ergänzungen des Antrags sind nur zulässig, solange das Antragsverfahren noch nicht durch einen bestandskräftigen Zuwendungsbescheid, der dasselbe Schiff betrifft, abgeschlossen ist.

8. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs

Nr. 5.5 der Richtlinie nennt die förderfähigen Kosten für Entwurf und Konstruktion (Design), Nr. 5.7 der Richtlinie, die nur bei einem innovativen Typschiff förderfähigen erhöhten Personal- und Gemeinkosten der Werft bei der Fertigung des Typschiffs (Lernkurve). Bei der Antragstellung und Nachweisführung muss der Antragsteller unbedingt darauf achten, dass **keine Kosten doppelt** angegeben werden (so muss bspw. zwischen den verschiedenen Personalkosten, die gemäß Nr. 5.5 oder gemäß Nr. 5.7 der Richtlinie geltend gemacht werden dürfen, exakt unterschieden werden). Zur Berechnung der Lernkurvekosten sind ausschließlich eigene Personal- und Gemeinkosten aus den Kostenpositionen „Fertigung“ und/oder „Erprobung“ zu berücksichtigen. Andere Kosten (wie Fremdleistungen und/oder Materialkosten) dürfen bei der Ermittlung der Lernkurvekosten nicht angesetzt werden.

Bei der Antragstellung können die erhöhten Produktions- bzw. Fertigungskosten des neuen Typschiffs 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, muss der Antragsteller deshalb formlos auf einem Anlageblatt zum Formblatt B/S darstellen. Ein Lernkurvekosten-Zuschuss kann nur dann bewilligt werden, wenn die Kosten für den Nachbau eines Typschiffs mindestens 3 % geringer sind als die Kosten des Typschiffs (auf das sich die Antragstellung bezieht). Dann können 10 % der ermittelten eigenen Personal- u. Gemeinkosten des Typschiffs bezuschusst werden (= förderfähige Kosten).

9. Förderfähige Kosten bei Komponenten und Systemen

Bei der industriellen Anwendung neuer Komponenten und Systeme sind nur förderfähig

- die Kosten für Entwurf, Planung und Entwicklung,
- die Kosten für die erstmalige Erprobung der innovativen Produkte,
- die Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen,
- die Kosten für Material und Bauteile sowie
- ausnahmsweise die Kosten für die Fertigung und Installation einer neuen Komponente oder eines neuen Systems, die zur Feststellung der vollen Funktionstüchtigkeit der Komponente unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

Sofern das antragstellende Unternehmen mit einem Zulieferunternehmen verbunden ist, für dessen Zulieferungen Kosten geltend gemacht werden, muss der Antragsteller nachweisen, dass der in Rechnung gestellte Preis angemessen bzw. marktüblich ist (ein Gewinnaufschlag und kalkulatorische Kosten sind nicht förderfähig!).

10. Förderfähige Kosten bei innovativen Verfahren (Entwicklung und Anwendung)

Hinweise bzgl. der förderfähigen Kosten für die beiden Tatbestände der Verfahrensinnovation sind in der Richtlinie unter Nr. 5.9 (Entwicklung innovativer Verfahren) und unter Nr. 5.10 (Anwendung innovativer Verfahren) enthalten. Siehe zur Abgrenzung der beiden Tatbestände der Verfahrensinnovation die Ausführungen unter Punkt 2 der Erläuterungen.

Zu beachten ist, dass eine von einem großen Unternehmen durchgeführte „Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau“ (Formblatt B/VA) nur dann gefördert werden kann, wenn der Antragsteller (d.h. das große Unternehmen im Sinne der Richtlinie) bei der zu fördernden Tätigkeit mit KMU zusammenarbeitet und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen (vgl. Nr. 4.3 d) der Richtlinie). Bei KMU als Antragsteller entfällt diese Voraussetzung.

Außerdem muss der Antragsteller – unabhängig von der Unternehmensgröße – im Formblatt B/VE bzw. B/VA zu jeder Kostenposition (sofern zutreffend) als Darunter-Position oder in einer separaten Aufstellung die Höhe der Kosten für inventarisierte Gegenstände (Maschinen und Anlagen) und deren Nutzungsdauer laut AfA-Tabelle sowie deren Zweckbindungsfrist angeben.

11. Anreizeffekt

Voraussetzung für die Gewährung schiffbaulicher Innovationsförderung ist, dass der Antragsteller nachweisen kann, dass im Hinblick auf das zu fördernde Projekt ein Anreizeffekt gemäß Artikel 6 AGVO vorliegt. Der Anreizeffekt ist dann gegeben, wenn die Gewährung der Innovationsförderung das Verhalten des Antragstellers dahingehend ändert, dass er zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst wird, die er ohne die Zuwendung nicht oder nur in geringerem Umfang aufgenommen hätte. Eine wichtige Voraussetzung für die Annahme, dass der Anreizeffekt gegeben ist, ist dass mit der Maßnahme vor Antragstellung noch nicht begonnen worden ist (vgl. Nr. 6.2 der Richtlinie). Mit Einreichung des Formblattes A/G bzw. im Rahmen der „Ehrenerklärung“ bei KMU erklärt der Antragsteller, dass er noch nicht mit dem innovativen Vorhaben begonnen hat. Hat der Antragsteller vor Antragstellung mit dem innovativen Vorhaben begonnen, zeigt dies, dass, die Gewährung der Innovationsförderung nicht ausschlaggebend für die Durchführung des innovativen Vorhabens war. In diesen Fällen geht von der Innovationsförderung kein Anreiz für den Antragsteller aus, innovativ tätig zu werden, es fehlt also der „Anreizeffekt“. Das BAFA muss den Antrag in diesen Fällen ablehnen.

Der Nachweis des Anreizeffektes muss vom Antragsteller bei KMU neben den Angaben in Formblatt A (Anlage 1a der Richtlinie) durch eine zusätzliche Erklärung erbracht werden, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht mit der Maßnahme begonnen worden ist.

Ist der Antragsteller ein Großunternehmen gelten zusätzliche Regelungen zum Nachweis des Anreizeffektes. Neben den Angaben im Formblatt A (Anlage 1a der Richtlinie) und der obligatorischen Erklärung der Werft, dass sie bei Antragstellung noch nicht mit der Maßnahme begonnen hat, muss vom Antragsteller zusätzlich das Formblatt A/G (Anlage 1b der Richtlinie) ausgefüllt werden. Sofern im Formblatt A/G mindestens eine signifikante Steigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit der Innovationstätigkeit der antragstellenden Werft nachgewiesen werden kann, nimmt das BAFA im Regelfall an, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt für den Antragsteller hat (vgl. Nr. 6.1 ff. und Nr. 8.2 der Richtlinie).

12. Gutachten

Der Antragsteller legt im Rahmen der Antragstellung neben den in Nr. 8.4 der Richtlinie aufgeführten Erklärungen und Nachweisen auch ein Gutachten vor. 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 ggf. bestätigt (vgl. Nr. 9 der Richtlinie).

a) Auswahl eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters

Nach Nr. 9.1 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 (vgl. Formblatt D, Anlage 4 der Richtlinie: Erklärung des Gutachters).

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

b) Qualitative Prüfung

Das Gutachten muss die in Nr. 9.2 der Richtlinie formulierten Themen widerspiegeln. Ergänzend zu den Hinweisen unter Nr. 9 der Richtlinie stellt die erste im Gutachten zu beantwortende Frage nicht nur darauf ab, ob die zu fördernde Innovation eine erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren darstellt, die gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU neu und darüber hinaus mit Risiken technischer und wirtschaftlicher Fehlschläge verbunden ist, sondern verlangt auch, dass das Vorliegen der Kriterien der Nr. 4 der Richtlinie insgesamt bestätigt wird.

c) Quantitative Prüfung

Nr. 9.3 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 er - im Wortsinn der Formulierung - prüft, ob die im Antrag, Formblatt B/S, B/VE oder B/VA, geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel und förderfähig gelten können, z. B. ob Kosten für Erprobungen oder Modellbau tatsächlich im Zusammenhang mit der Anwendung innovativer schlüsselfertiger Zulieferungen plausibel 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 und zu bestätigen.

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

HINWEIS für Gutachten bei Verfahrensinnovationen:

Bei Altanträgen muss der Gutachter, soweit bereits vom Antragsteller ein Gutachten vorgelegt wurde, in Ergänzung zu dem bereits eingereichten Gutachten prüfen und bestätigen, ob das Vorhaben den Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ erfüllt (einschließlich der Anwendung) oder ob das Vorhaben lediglich den Tatbestand der „Anwendung neuer Verfahren“ erfüllt (s. Punkt 2 der Erläuterungen). Dies gilt gleichermaßen auch bei neuen Anträgen für Verfahrensinnovationen nach der neuen Richtlinie.

13. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses

Der Antragsteller fügt nach Nr. 8.4 d) der Richtlinie dem Antrag eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Realisierung des Innovationsprojektes bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation bei.

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 für angefallene förderfähige Kosten im Rahmen des Zuwendungszweckes benötigt werden (vgl. Nr. 12.2 der Richtlinie). Die verbleibende Rate (mindestens ein Drittel der Zuwendung oder mehr) der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages (d.h. erfolgreicher Ablieferung des Schiffes an den Auftraggeber) 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 im Zuwendungsbescheid festgelegten Teilraten werden vom BAFA erst dann ausgezahlt, wenn die Mittel von der antragstellenden Werft schriftlich gemäß Nr. 1.3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten, Anlage 4 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO)) angefordert werden.

Das Formular zur Mittelanforderung und die ANBest-P-Kosten sind dem Zuwendungsbescheid des BAFA als Anlagen beigelegt.

14. Kofinanzierung

Die Kofinanzierungspflicht ist integraler Bestandteil bei der Finanzierung der Zuwendungen und betrifft z. Zt. alle Küstenbundesländer.

Die Kofinanzierungspflicht eines Bundeslandes beginnt in dem Jahr, in dem der Bund erstmalig CIRR-Finanzierungen für eine Werft aus dem betreffenden Bundesland zugesagt hat (vgl. Nr. 10.2 der Richtlinie).

Die neue Richtlinie regelt hierzu zwei Ausnahmen:

- Wenn der Geschäftssitz und die Betriebsstätte in unterschiedlichen Bundesländern angesiedelt sind, ist das Bundesland Kofinanzierungspartner, in dem der überwiegende Teil der Wertschöpfung bei der Realisierung der Innovation stattfindet (vgl. Nr. 10.1 der Richtlinie).
- Innovationen, die Offshore-Strukturen zum Gegenstand haben, unterliegen nicht der Kofinanzierungspflicht. Der Bund trägt hier die Zuwendung allein.

Neu gegenüber der Vorgänger-Richtlinie ist die Regelung hinsichtlich der Finanzierung der Zuwendung. Tritt ein Kofinanzierungsfall ein, trägt der Bund zwei Drittel der Zuwendung und das kofinanzierende Bundesland ein Drittel. Diese Aufteilung wurde mit der neuen Richtlinie eingeführt und gilt für alle Zuwendungsbescheide auf Grundlage der Richtlinie vom ...2016, nicht jedoch rückwirkend für die vor 2016 beschiedenen Anträge.

15. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis

Der Zuwendungsempfänger weist die Verwendung der Innovationsförderung innerhalb von drei Monaten nach Erfüllung des Schiffbauauftrages (Übergabe des Schiffes an den Auftraggeber laut Übergabeprotokoll) bzw. nach Beendigung des Vorhabens (bei Verfahrensinnovation bzw. Prototypen ohne Schiffbauauftrag) nach. Ist der Verwendungszweck nicht bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres erfüllt, so legt der Zuwendungsempfänger binnen vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres einen Zwischennachweis vor.

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.

Der Zuwendungsempfänger muss im Sachbericht die Durchführung des Schiffbauauftrages bzw. des Vorhabens unter besonderer Berücksichtigung der geförderten schiffbaulichen Innovationen durch Vorlage von Belegen oder sonstigen Dokumenten darlegen. Zudem muss er auf die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises eingehen und die Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit erläutern. Der Zuwendungsempfänger erklärt die Abweichungen zwischen Planung (Soll) und Ergebnis (Ist) in zeitlicher, finanzieller Sicht, etc... Der Sachbericht soll ferner als Erfolgskontrolle belegen, dass das mit der Projektdurchführung beabsichtigte Ziel erreicht worden ist.

Der zahlenmäßige Nachweis (Vorlage siehe Anlage 3 des Zuwendungsbescheides) besteht aus einer Nachkalkulation und einem Nachweis über die Finanzierung des Vorhabens. Die Nachkalkulation muss in derselben Form wie die Vorkalkulation gegliedert werden. Der Zuwendungsempfänger muss in dieser alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Kosten in zeitlicher Folge und voneinander getrennt ausweisen. Der Nachkalkulation fügt er eine tabellarische Belegübersicht bei, in der die Kosten nach Art und in zeitlicher Reihenfolge der Zahlung getrennt aufgelistet sind (Belegliste). Darüber hinaus hat der Zuwendungsempfänger 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.

16. 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, müssen innerhalb der von der antragstellenden Werft angegebenen Zweckbindungsfrist zweckentsprechend verwendet werden: d. h. die für den Förderzweck inventarisierten Gegenstände müssen deshalb während der Zweckbindungsfrist ausschließlich für den Schiffbau genutzt werden (vgl. Nr. 8.4 j) der Richtlinie). Sofern sich nachträglich bei der Werft Änderungen zur Zweckbindungsfrist ergeben sollten, ist dies unverzüglich dem BAFA mitzuteilen.

Der Zuwendungsempfänger weist die zweckentsprechende Nutzung dem BAFA für diesen Zeitraum regelmäßig bis Ende Februar für das Vorjahr nach. Die beschafften Gegenstände dürfen vom BAFA jederzeit während der

Zweckbindungsfrist überprüft werden. Außerdem wartet der Zuwendungsempfänger diese während der gesamten Zweckbindungsfrist auf eigene Kosten bzw. hält sie instand.

17. Projektbeginn nach Antragstellung

Die antragstellende Werft darf mit der beantragten innovativen Maßnahme erst nach erfolgter Antragstellung beim BAFA beginnen, aber bereits vor Bescheidung des Antrags.

Der Beginn der Maßnahme vor Erhalt eines Zuwendungsbescheides erfolgt für den Antragsteller jedoch immer auf eigenes Risiko und begründet keinen Rechtsanspruch auf eine Zuwendung.

Wenn die Durchführung der beantragten innovativen Maßnahme vor einer möglichen Bewilligung der Förderung bereits beendet wurde, ist eine Förderung bzw. Erstellung eines Zuwendungsbescheides nicht mehr möglich.

18. Kumulierungsverbot

Nr. 11.4 der Richtlinie verbietet, dass die Fördersumme einer schiffbaulichen Innovation durch Hinzukommen weiterer anderer zulässiger staatlicher Förderungen den angesichts der Unternehmensgröße und des Innovationstatbestandes jeweilige einschlägigen Förderhöchstsatz (siehe dazu Punkt 3 der Erläuterungen) überschreitet.

Mit diesem Kumulierungsverbot oder dem Verbot der Doppelförderung soll verhindert werden, dass ein Antragsteller beispielsweise für 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 den zulässigen maximalen Höchstfördersatz 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 der zulässige maximale Höchstfördersatz erreicht wird.

Wenn beispielsweise für ein Investitionsvorhaben (z. B. Typschiff) mit einem maximal möglichen Zuschuss von 5 Mio. Euro durch einen anderen Zuwendungsgeber bereits ein Zuschuss von 2 Mio. Euro gewährt worden ist, kann nach der neuen Richtlinie nur noch eine Differenz von höchstens 3 Mio. Euro als Innovationszuwendung gewährt werden.

Hinweis: Bei den meisten Förderprogrammen gibt es Kumulierungsverbote. Der Antragsteller ist verpflichtet, bei allen beantragten Förderungen auf die „gegenseitige“ Einhaltung eventuell bestehender Kumulierungsverbote zu achten.

Der Antragsteller muss das Kumulierungsverbot beachten, wenn mehrere Förderungen tatsächlich das gleiche Förderobjekt ganz oder teilweise betreffen.

19. Einzelnotifizierung bei der EU-Kommission

In der neuen Richtlinie sind die Grenzwerte für die Einzelnotifizierung für die unterschiedlichen Innovationstatbestände (vgl. Nr. 11.5 der Richtlinie), ab denen das BAFA bzw. BMWi eine Förderung bei der Europäischen Kommission notifizieren muss, im Vergleich zur Vorgängerrichtlinie unverändert geblieben. Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung bei Produktinnovationen (Typschiff und Komponenten) und der Entwicklung neuer Verfahren 15 Mio. Euro nicht überschreiten. Hierbei ist ebenfalls beachten, dass das BAFA bei Produktinnovationen alle gesondert beantragten innovativen Maßnahmen (Komponenten und ggf. das Typschiff), die dasselbe Schiff betreffen, bei der Berechnung der Notifizierungsgrenze zusammen betrachten muss. Für die Anwendung innovativer Verfahren liegt die Einzelnotifizierungsgrenze bei 7,5 Mio. Euro.

Bei Überschreitung der Einzelnotifizierungsgrenze notifiziert die Bundesregierung – einer Forderung der Europäischen Kommission entsprechend – die beantragte Innovationsförderung einzeln bei der Europäischen Kommission. Die Maßnahme kann nur dann gefördert werden, wenn die Europäische Kommission eine entsprechende Genehmigung erteilt.

20. Checkliste für Antragsunterlagen

Eine vollständige Antragstellung umfasst grundsätzlich folgende entscheidungserhebliche Unterlagen:

Formblatt A (Anlage 1a der Richtlinie) mit vollständiger, umfassender Beschreibung der schiffbaulichen Innovation und umfassendem Nachweis des Anreizeffektes – bei Großunternehmen (siehe KMU-Definition) zusätzlich Formblatt A/G (Anlage 1 b) sowie Unterlagen/Angaben zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit
Formblatt B/S, B/VE oder B/VA (Anlage 2a, 2b oder 2c) der Richtlinie) mit differenzierter Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation
Beantragung (formlos) Art des Innovationsvorhabens, des Fördersatzes und der Zuwendungssumme (vgl. Nr. 6.2 der Richtlinie)
Erklärung, dass die Ermittlung der förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung erfolgt ist (s. Nr. 8.2 b) der Richtlinie)
Gutachten
Erklärung des Gutachters („Formblatt D“, Anlage 4 der Richtlinie)
Schiffbauauftrag (Einreichung 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 (Nr. 8.4 c) der Richtlinie)
Einwilligung bzw. Zustimmung gemäß Nr. 7.2 der Richtlinie 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
Versicherung, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie alle Informationen zuzuleiten, die für die von der Europäischen Kommission verlangten Berichterstattung über die Durchführung der Innovationsförderung benötigt werden

Nur bei der Beantragung der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation:

Erklärung, dass das geförderte Verfahren ausschließlich im Schiffbau angewendet wird (vgl. Nr. 8.4 j) u. Nr. 12.5 der Richtlinie).

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 Nr. 8.4 j) sowie

eine Einverständniserklärung des Antragstellers, eine Begehung/Überprüfung der beschafften Gegenstände durch das BAFA während der Zweckbindungsfrist zuzulassen

Erklärung zur Kumulierung nach Nr. 11.4 der Richtlinie

Erklärung, dass

die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nr. 14 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 des Strafgesetzbuches bekannt sind,

die Richtlinie vom 11. März 2016 zur Kenntnis genommen wurde,

die Mitteilungs- und Informationspflichten zur Kenntnis genommen wurden.

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Leitungsstab Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Frankfurter Str. 29 - 35
65760 Eschborn

<http://www.bafa.de/>

Referat: 424

E-Mail: Juergen.Kraemer@bafa.bund.de

Tel.: +49(0)6196 908-2825

Fax: +49(0)6196 908-11 2825

Stand

29.03.2016

Bildnachweis



Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist mit dem audit berufundfamilie für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie GmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.