



Bundesamt
für Wirtschaft und
Ausfuhrkontrolle

Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

Erläuterungen zur Richtlinie vom 25.11.2021

Inhaltsverzeichnis

.....	1
Vorwort.....	3
Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung	3
1. Antragsberechtigung	3
2. Förderfähige Vorhaben.....	4
3. Förderhöchstsätze.....	5
4. Berechnung des Fördersatzes.....	5
5. Die 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	11
17. Projektbeginn nach Antragstellung	11
18. Kumulierungsvorgaben.....	11
19. Einzelnotifizierung bei der EU-Kommission	12
20. Checkliste für Antragsunterlagen	13

Vorwort

Am 01. Januar 2022 ist die neue Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“¹ vom 25. November 2021 in Kraft getreten (im Folgenden: „Richtlinie“). Sie ist bis zum 31. Dezember 2023 befristet.

Bestehende Schiffbau-, Schiffsreparatur-, Schiffsumbauwerften oder deren Tochterunternehmen (sofern die Werft direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile dieses Unternehmens hält) können einen nicht rückzahlbaren Zuschuss erhalten. Die Antragssteller müssen zum Zeitpunkt der Beantragung und Bewilligung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland haben.

Es können bis zu maximal 50% der Kosten, die sich aus der Planung, Vorbereitung und Durchführung eines konkreten innovativen Vorhabens zusammensetzen als Zuwendung beantragt werden. Diese Kosten müssen unmittelbar aus der erstmaligen industriellen Anwendung innovativer Produkte und Verfahren entstehen. Diese Innovationen müssen gegenüber dem Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU neu oder wesentlich verbessert sein und Risiken technischer oder industrieller Fehlschläge in sich tragen.

Die neue Richtlinie gilt nicht nur für alle neuen – das heißt seit dem 01. Januar 2022 gestellten – Anträge, sondern auch für alle bis zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens noch nicht beschiedenen Anträge. Daher muss die Antragstellerin gegebenenfalls **bereits gestellte Anträge um die Unterlagen / Erklärungen / sonstigen Nachweise ergänzen, die eine vollständige Antragstellung nach der neuen Richtlinie erfordert.**

Die Geltungsdauer der neuen Richtlinie ist bis zum 31. Dezember 2023 befristet. Dementsprechend können förderfähige schiffbauliche Innovationen auf Grundlage der aktuellen Richtlinie bis zu diesem Datum 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.

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

Aktualisierte Formblätter – die Formblätter stehen nun digital zur Verfügung und sind nicht mehr im Anhang der Richtlinie zu finden.

Hinweise zur Richtlinie und zur Antragstellung

1. Antragsberechtigung

Gemäß Nr. 3.1 der Richtlinie sind bestehende deutsche Schiffbau-, Schiffsreparatur- bzw. Schiffsumbauwerften antragsberechtigt, die ihren Sitz und Betriebsstätte oder Niederlassung in der Bundesrepublik Deutschland haben und die zu fördernde Innovation ganz oder bezogen auf den durch die Antragstellerin durchgeführten Teil der Wertschöpfung überwiegend in der Bundesrepublik Deutschland ausführen. Die Antragstellerin 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. 3.1 bis 3.3 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.

¹ veröffentlicht im Bundesanzeiger unter www.bundesanzeiger.de, AT 03.12.2021 B1

2. Förderfähige Vorhaben

In der Richtlinie (Nr. 2.3) 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
- 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 folgende Merkmale erfüllt:

- fester Antrieb
- feste Steuerung
- alle Merkmale der Manövrierfähigkeit
- eine Länge von mindestens 12 m

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

Bei der industriellen Anwendung neuer **Komponenten und Systeme** sind nur die Kosten für:

- Entwurf,
- Planung,
- Entwicklung,
- Erprobung,
- Erstellung von Modellen und Versuchseinrichtungen,
- 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 die Antragstellerin nachweist, dass die Innovation nach erstmaliger erfolgreicher Erprobung weitere Kosten verursacht, die die bei der herkömmlichen Lösung entstehenden Kosten übersteigen.

Zur Definition der Offshore-Strukturen vgl. Nr. 2.7 j) der Richtlinie

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

Die Förderung innovativer Verfahren im Schiffbau gliedert sich in „Entwicklung neuer Verfahren“ und „Anwendung neuer Verfahren“ (vgl. 2.7 d) der Richtlinie). Die genaue Begriffsbestimmung erfolgt unter Nr. 2.7 e) und Nr. 2.7 f) der Richtlinie. In der Regel ist eine Verfahrensinnovation entweder als „Entwicklung“ oder als „Anwendung“ einzuordnen. Der Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ ist dann erfüllt, wenn die Antragstellerin 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“. Die Beantragung „Anwendung neuer Verfahren“ ist gegeben, wenn die Antragstellerin bei dem betroffenen Verfahren **keine** „Innovationsträgerschaft“ innehat, d. h., das innovative Verfahren nicht selbst entwickelt hat, sondern von dritter Seite erhalten hat (insbesondere im Fall des „Zukaufs“ des Verfahrens von einem anderen Unternehmen).

Die Antragstellerin muss den Antrag anhand der Formblätter B/VE (für die „Entwicklung neuer Verfahren“) oder B/VA (für die „Anwendung neuer Verfahren“) stellen.

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 Innovation mit einem KMU² im Sinne der Richtlinie zusammenarbeitet und die beteiligten KMU mindestens 30 % der gesamten förderfähigen Kosten tragen (vgl. Nr. 2.3 d) der Richtlinie).

Nicht förderfähig sind Gebäude und Maßnahmen an der Gebäudehülle.

Über eine Förderung von Schiffen mit einer Nutzung zu „militärischen Zwecken“ (nicht zivile Nutzung) wird im Einzelfall durch eine Entscheidung des BMWK entschieden.

Die Innovationsbeihilfen werden durch Zuwendungsbescheide des Zuwendungsgebers durch den Beauftragten des Bundes (hier: das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)) gewährt.

3. Förderhöchstsätze

Es gibt, je nach Art der schiffbaulichen Innovation, unterschiedliche Förderhöchstsätze. Die Förderhöchstsätze reichen von maximal 15 % bis maximal 50 % der förderfähigen Kosten. Der Förderhöchstsatz ist abhängig von der Unternehmensgröße der antragstellenden Werft (und dem jeweiligen Fördertatbestand):

	Produktinnovation (Typschiff/Komponenten)	innovative Verfahren		KMU
		Entwicklung	Anwendung	
kleine Unternehmen	max. 45 %	max. 45 %	max. 50 %	
mittlere Unternehmen	max. 35 %	max. 35 %	max. 50 %	
große Unternehmen	max. 25 %	max. 25 %	max. 15 % ^{*1}	
Zuwendungshöhe ^{*2}	max. 15 Mio. Euro	max. 15 Mio. Euro	max. 7,5 Mio. Euro	

^{*1} nur förderfähig, wenn beteiligte KMU mindestens 30 % der förderfähigen Kosten tragen
^{*2} darüber hinaus Einzelnotifizierung notwendig

Der Fördersatz ist abhängig von:

- der Art der schiffbaulichen Innovation,
- der Unternehmensgröße,
- der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und
- der Haushaltmittelsituation.

Ein Anspruch auf Förderung besteht nicht.

4. Berechnung des Fördersatzes

Der Fördersatz ist abhängig von den unter 4. genannten Punkten. Die 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 in der Präsentation auf der Homepage des BAFA unter www.bafa.de/isb zu finden.

² KMU Definition nach den Kriterien im Anhang I der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)

5. Die Antragstellung

Ein Antrag gilt erst dann als gestellt (Eingangsdatum), wenn dem BAFA folgende Unterlagen vorliegen:

1. das formlose Antragsschreiben mit:
 - 1.1. dem Fördergegenstand (Benennung des Vorhabens)
 - 1.2. die beantragte Förderhöhe
 - 1.3. dem beantragte Fördersatz
 - 1.4. die beantragten förderfähigen Kosten und
 - 1.5. der Zusicherung, dass die förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung berechnet wurden
2. Formblatt A
3. Formblatt B/S oder B/K oder B/VE oder B/VA
4. Formblatt A/G (inklusive der Erläuterungen)
5. zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit:
 - 5.1. das ordentliche Betriebsergebnis der jeweils letzten drei geprüften Geschäftsjahre (bestätigt durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater)
 - 5.2. die Gewinn- und Verlustrechnungen der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre
 - 5.3. die Umsatzrentabilität des letzten geprüften Geschäftsjahres

Die Antragstellerin darf bei der Beantragung einer Förderung mit dem zu fördernden Projekt noch nicht begonnen haben, daher muss der Antrag vor Beginn der Maßnahme (das heißt vor Abschluss eines dem konkreten Innovationsprojekt zurechenbaren Lieferungs- oder Leistungsvertrages) gestellt werden (Nr. 7.1.3 der Richtlinie). Erst nach Vorlage der genannten Unterlagen und Erklärungen liegt ein Antrag im Sinne der Richtlinie vor. Bei Produktinnovationen, im Zusammenhang mit einem Schiffbauvertrag, wird (spätestens) mit Abschluss des Schiffbauvertrages der Beginn der Maßnahme angenommen.

Mit Einreichen des Formblattes A, zusammen mit dem Formblatt A/G, erklärt die Antragstellerin, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt hat (vgl. Punkt „11. Anreizeffekt“). Dies umfasst auch, dass bei Antragstellung noch nicht mit dem innovativen Vorhaben begonnen wurde, da in diesen Fällen kein Anreizeffekt vorliegen kann. Siehe dazu auch die Ausführungen zum Anreizeffekt unter Punkt 6.1 ff. der Richtlinie und Punkt „11. Anreizeffekt“ in dieser Erläuterung. Wird mit dem innovativen Vorhaben vor der Vorlage der Antragsunterlagen beim BAFA begonnen (zum Beispiel durch Abschluss des Schiffbauvertrages oder eines anderen, auf die Innovation bezogenen Lieferungs- oder Leistungsvertrages), ist keine Förderung mehr möglich.

Nach Antragstellung muss die Antragsteller den Antrag grundsätzlich innerhalb einer Frist von zwölf Monaten um weitere Unterlagen ergänzen. Die Unterlagen sind unter Nr. 7.14 der Richtlinie. aufgeführt. Auf Antrag der Werft hin, kann diese Frist vor Ablauf verlängert werden.

Eine weitere Neuerung betrifft die Anerkennung der Unterlagen hinsichtlich des Alters der Unterlagen. Alle Erklärungen müssen neu eingereicht werden, sofern diese kurz vor Erlass des Bescheides älter als 24 Monate sind.

Eine Ausnahme besteht für die Erklärung ordnungsgemäßer Buchführung, da die Aktualität über die eingereichten Jahresabschlüsse gewährleistet wird.

HINWEIS bei Vorliegen eines Schiffbauvertrages / Schiffbauauftrages

Sofern bei Produktinnovationen ein entsprechender Schiffbauvertrag / Schiffbauauftrag abgeschlossen wird, muss die Antragstellerin diesen beim BAFA vorlegen.

6. Umgang mit Altanträgen

Altanträge behalten grundsätzlich ihre Gültigkeit.

Durch die Einführung von einheitlichen Antragsformularen, müssen für alle noch nicht bewilligten Anträge die Formulare A, A/G und B neu ausgefüllt werden. Die Formulare stehen auf der Homepage des BAFA unter www.bafa.de/isb zur Verfügung.

Eine weitere Neuerung betrifft die Anerkennung der Unterlagen hinsichtlich des Alters der Unterlagen. Alle Erklärungen müssen neu eingereicht werden, sofern diese kurz vor Erlass des Bescheides älter als 24 Monate sind.

Eine Ausnahme besteht für die Erklärung ordnungsgemäßer Buchführung, da die Aktualität über die eingereichten Jahresabschlüsse gewährleistet wird.

7. Gleichzeitige Beantragung mehrerer Arten schiffbaulicher Innovationen

Eine gleichzeitige Beantragung, der in Nr. 2.3 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. Für jede Produktinnovation ist ein separater Innovationsantrag zu stellen. Die Kosten dürfen nicht doppelt abgerechnet werden. Die Anträge können auch zeitversetzt gestellt werden, wenn alle Bedingungen (z. B. noch keine Vertragsunterzeichnung über die konkrete Innovation) erfüllt werden.

8. Förderfähige Kosten beim Bau eines Typschiffs

Förderfähige Kosten für neue Typschiffe (und auch für Offshore-Strukturen) sind Personalkosten (Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das jeweilige Vorhaben eingesetzt werden), Kosten für Auftragsforschung, Fachwissen und unter Einhaltung des Fremdvergleichsgrundsatzes von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich dem Vorhaben dienen, Gemeinkosten, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen, sonstige Betriebskosten einschließlich Kosten für Bedarfsmittel und dergleichen, die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen, für Entwurf und Konstruktion (Design), im Einzelnen die Kosten für die Entwicklung des Schiffs- bzw. Offshore-Strukturkonzepts (Vorentwurf); den konzeptionellen Schiffs- bzw. Offshore-Strukturentwurf (Projektentwicklung, Grundentwurf); den funktionalen Schiffs- bzw. Offshore-Strukturentwurf (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 des Prototyps anfallen; die Fertigungsplanung (Arbeitsvorbereitung), die erstmalige Erprobung von Komponenten und bei Schiffen – unter den Voraussetzungen von Artikel 2 Ziffer 86 AGVO – die Probefahrt des Prototyps.

Fertigungskosten sind ausnahmsweise förderfähig im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Prototyps im Rahmen der experimentellen Entwicklung, wenn das Hauptziel dieser Maßnahmen darin besteht, im Wesentlichen noch nicht feststehende Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen weiter zu verbessern. Es muss ein unmittelbarer Bezug zur Innovation nachgewiesen werden. Dies ist von einem Gutachter / einer Gutachterin separat vorab zu bestätigen, gemäß den Nummern 7.1.5 bis 7.1.7. **Die Zuweisung pauschaler Anteile der Gesamtkosten ist unzulässig.**

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 die Antragstellerin 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 bezüglich der förderfähigen Kosten für die beiden Fördertatbestände der Verfahrensinnovation sind in der Richtlinie unter Nr. 5.4.2 c) (Entwicklung innovativer Verfahren) und unter Nr. 5.4.2 d) (Anwendung innovativer Verfahren) enthalten. Eine Abgrenzung der beiden Fördertatbestände ist unter Punkt 2 der Erläuterungen aufgeführt

Zu beachten ist, dass eine von einem großen Unternehmen durchgeführte „Anwendung neuer Verfahren im Schiffbau“ (Formblatt B/VA) nur dann gefördert werden kann, wenn die Antragstellerin (das heißt 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. 2.3 d) der Richtlinie). Bei KMU als Antragstellerin entfällt diese Voraussetzung.

Außerdem muss die Antragstellerin – unabhängig von der Unternehmensgröße – im Formblatt B/VE beziehungsweise B/VA zu jeder Kostenposition (sofern zutreffend) 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 schiffbauliche Innovationsförderung ist, der Nachweis, über einen Anreizeffekt in Bezug auf das zu fördernde Vorhaben gemäß Artikel 6 AGVO. Der Anreizeffekt ist gegeben, wenn die Gewährung der Innovationsförderung das Verhalten der Antragstellerin 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 einen gegebenen Anreizeffekt ist, dass mit der Maßnahme vor Antragstellung noch nicht begonnen worden ist (vgl. Nr. 7.1.3 der Richtlinie). Mit Einreichung des Formblattes A/G 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.

Sofern im Formblatt A/G mindestens **eine** signifikante Steigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, Geschwindigkeit der Innovationstätigkeit oder aufgewendete Mittel der antragstellenden Werft nachgewiesen werden kann, wird angenommen, dass die Innovationsförderung einen Anreizeffekt für die Antragstellerin hat (vgl. Nr. 6.1.1 ff. und Nr. 7.1.2 der Richtlinie).

12. Gutachten

Das Gutachten ist wesentlicher Bestandteil der Antragsunterlagen. In diesem werden die technisch-innovativen Voraussetzungen für eine Innovationsförderung (qualitative Prüfung) sowie die im Zusammenhang mit der schiffbaulichen Innovation vorkalkulierten förderfähigen Kosten (quantitative Prüfung) geprüft und bestätigt (vgl. Nr. 7.1.5 bis 7.1.7. der Richtlinie).

a) Auswahl eines unabhängigen und sachverständigen Gutachters / der Gutachterin

Nach Nr. 7.1.5 Satz 2 der Richtlinie muss die Antragstellerin für die Auswahl des Gutachters / der Gutachterin eine schriftliche Zustimmung des BAFA einholen. Zusätzlich hat der ausgewählte Gutachter / Gutachterin eine schriftliche Erklärung abzugeben (Formblatt D), dass er / sie in wirtschaftlicher Hinsicht unabhängig von der den Auftrag erteilenden Werft ist und über die für eine qualitative und quantitative Prüfung erforderliche Sachkenntnis verfügt.

Außerdem muss die Antragstellerin vor der Erteilung des Auftrages für das Gutachten die formulierte Aufgabenstellung (im Entwurf) mit dem BAFA abstimmen. Die Antragstellerin legt dem BAFA einen entsprechenden formlosen Vorschlag vor. Das BAFA prüft sowohl den Gutachtervorschlag als auch den Entwurf der Gutachterbeauftragung. Bei einem positiven Ergebnis erteilt das BAFA seine Zustimmung.

b) Qualitative Prüfung

Das Gutachten muss die in Nr. 7.1.6 der Richtlinie formulierten Themen widerspiegeln. Ergänzend zu den Hinweisen unter Nr. 9 der Richtlinie muss dem Gutachten folgendes zu entnehmen sein:

- erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren
- Neuartigkeit und damit Innovation gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der EU
- Nachweis des Risikos technischer und wirtschaftlicher Fehlschläge
- das Vorliegen der Kriterien der Nr. 5 der Richtlinie insgesamt bestätigen

c) Quantitative Prüfung

Nr. 7.1.7 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 / der Gutachterin wird erwartet, dass er - im Wortsinn der Formulierung - prüft, ob die im Antrag, Formblatt B 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 von der Antragstellerin für förderfähig gehaltenen Kosten aufgrund von Kenntnissen über technologische und schiffbauliche Abläufe und Zusammenhänge zu begutachten und zu bestätigen.

Das Formblatt B kann und sollte durch die Antragstellerin im Interesse einer aussagefähigen Aufgliederung der Kosten unter Beachtung der Nr. 5 der Richtlinie modifiziert werden. Gegebenenfalls ist eine genauere Aufgliederung der Tabelle mit dem Gutachter abzustimmen. Gegebenenfalls stellt die Antragstellerin dem Gutachter / der Gutachterin auch weitergehende Unterlagen zu den förderfähigen Kosten zur Verfügung.

HINWEIS für Gutachten bei Verfahrensinnovationen:

Der Gutachter / die Gutachterin muss prüfen ob das Vorhaben den Tatbestand der „Entwicklung neuer Verfahren“ erfüllt (bei Entwicklung 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. Das Unterscheidungskriterium für die Einordnung des Verfahrens ist die Innovationssträgerschaft. Die Bestätigung, dass die Innovationssträgerschaft bei der antragstellenden Werft liegt, muss durch den Gutachter erfolgen.

13. Zahlungsplan für die Auszahlung des Zuschusses

Die Antragstellerin fügt nach Nr. 7.1.4 d) der Richtlinie dem Antrag eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Realisierung des Innovationsprojektes 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. Die verbleibende Rate (mindestens ein Drittel der Zuwendung) der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrages (das heißt nach erfolgreicher Ablieferung des Schiffes an den Auftraggeber) beziehungsweise nach Fertigstellung des Vorhabens zur Verfahrensinnovation und nach Vorlage des Verwendungsnachweises durch die Werft sowie dessen Prüfung durch das BAFA ausgezahlt werden.

Die Rateneinteilung wird vom BAFA (bei großen Unternehmen in Absprache mit dem kofinanzierenden Bundesland) vorgenommen und der Werft zur Zustimmung vorab vorgelegt.

Die einzelnen im Zuwendungsbescheid festgelegten Teilraten werden vom BAFA erst dann ausgezahlt, wenn die Mittel von der antragstellenden Werft schriftlich gemäß 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. Die Mittelanforderung darf erst unmittelbar vor dem im Zuwendungsbescheid angegebenen Auszahlungszeitpunkt erfolgen. Das Formular zur Mittelanforderung sind dem Zuwendungsbescheid des BAFA als Anlage beigelegt. Die ANBest-P-Kosten werden zur Kenntnisnahme mit der Eingangsbestätigung versendet.

14. Kofinanzierung

Die Kofinanzierungspflicht ist integraler Bestandteil bei der Finanzierung der Zuwendungen und betrifft alle Bundesländer. Der Bund trägt zwei Drittel und das betreffende kofinanzierende Bundesland ein Drittel der Zuwendung.

Die Richtlinie regelt hierzu zwei **Ausnahmen**:

- für kleine- und mittlere Unternehmen und
- Innovationen, die eine Offshore-Struktur zum Gegenstand haben

Hier ist der Bund alleiniger Zuwendungsgeber.

Die Antragstellerin muss mit dem Förderantrag gemäß Nr. 7.1.4 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, bezogen auf das Vorhaben, der von der Antragstellerin ausgeführten Wertschöpfung realisiert wird. 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. 4.1 der Richtlinie).

15. Zwischennachweis und Verwendungsnachweis

Die Zuwendungsempfängerin weist die Verwendung der Innovationsförderung innerhalb von drei Monaten Beendigung der Maßnahme nach. Bei geförderten Komponenten und Typschiffen ist das Ende der Tag der erfolgreichen Ablieferung. Bei Verfahrensinnovationen ist dies der Tag der Inbetriebnahme

Ist das Projekt nicht bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres abgeschlossen, so legt die Zuwendungsempfängerin bis Ende April des darauffolgenden Jahres einen Zwischennachweis vor. Wenn berechtigte Gründe auf den Verzicht der Vorlage des Zwischennachweises bestehen, **kann das BAFA auf Antrag** auf die Vorlage des Zwischennachweises verzichten. Dieser Antrag auf Verzicht der Vorlage des Zwischennachweises muss vor Ablauf der Frist (30. April) im BAFA eingehen.

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

Die Zuwendungsempfängerin muss im Sachbericht die Durchführung des Schiffbauauftrages beziehungsweise 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. Die Zuwendungsempfängerin erklärt die Abweichungen zwischen Planung (Soll) und Ergebnis (Ist) in zeitlicher und finanzieller Sicht. 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 sein.** Die Zuwendungsempfängerin muss in der Nachkalkulation eine tabellarische Belegübersicht beifügen, in welcher alle mit dem Zweck zusammenhängenden Kosten in zeitlicher Folge und nach Art voneinander getrennt aufgelistet sind (Belegliste).

Darüber hinaus hat die Zuwendungsempfängerin 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 (wie im Musterblatt „Mittelanforderung“, das dem Zuwendungsbescheid beigelegt ist). Zusätzlich muss die Zuwendungsempfängerin noch zwei Erklärungen abgeben:

- die zum einen die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Zuwendungsmittel betrifft und zum anderen, dass sich
- die im Verwendungsnachweis angegebenen förderfähigen Kosten ausschließlich auf die geförderte schiffbauliche Innovation beziehen.

16. Zweckentsprechende Verwendung inventarisierter Gegenstände

Die mit der Förderung verbundenen Gegenstände (Maschinen und Anlagen) müssen während der Zweckbindungsfrist überwiegend für den Schiffbau verwendet werden (vgl. Nr. 7.1.4 j) der Richtlinie). Sofern sich nachträglich bei der Werft Änderungen zur Zweckbindungsfrist ergeben sollten, ist dies unverzüglich dem BAFA mitzuteilen.

Die Zuwendungsempfängerin 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 die Zuwendungsempfängerin diese während der gesamten Zweckbindungsfrist auf eigene Kosten beziehungsweise hält sie instand.

Einnahmen sowie Vermietungen und Verpachtungen während der Zweckbindungszeit sind dem BAFA mit der Mitteilung der zweckentsprechenden Nutzung im Februar formlos zu melden.

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 Antrages. Der Beginn der Maßnahme vor Erhalt eines Zuwendungsbescheides erfolgt für die Antragstellerin 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 beziehungsweise Erstellung eines Zuwendungsbescheides nicht mehr möglich.

18. Kumulierungsvorgaben

Für die Kumulierungsgrenzen wird der Wert aller einzeln beantragten Komponenten, die am Ende in demselben Schiff (beziehungsweise derselben Offshore-Struktur oder Verfahren) zum Einsatz kommen, addiert.

Zuwendungen, die nach dieser Richtlinie gewährt werden, dürfen kumuliert werden mit:

- anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen; und
- anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten.

Diese Kumulierung ist jedoch nur bis zur durch die AGVO festgelegte Grenze zulässig. Gemäß Anhang I der AGVO liegen diese Grenzen der förderfähigen Kosten:

für	in	bei
Produktinnovationen	große Unternehmen	höchstens 25 %
	mittlere Unternehmen	höchstens 35 %
	kleine Unternehmen	höchstens 45 %
Entwicklung innovativer Verfahren	große Unternehmen	höchstens 25 %
	mittlere Unternehmen	höchstens 35 %
	kleine Unternehmen	höchstens 45 %
Anwendung innovativer Verfahren	große Unternehmen	höchstens 15 %
	mittlere Unternehmen	höchstens 50 %
	kleine Unternehmen	höchstens 50 %

Die weiteren Grenzen sind die Einzelnotifizierungsgrenzen der EU.

19. Einzelnotifizierung bei der EU-Kommission

In der Richtlinie sind die Grenzwerte für die Einzelnotifizierung für die unterschiedlichen Innovationstatbestände (vgl. Nr. 5.3.4 der Richtlinie) geregelt. Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung bei

- Produktinnovationen (Komponenten und Typschiffen) 15 Mio. Euro, ebenso bei der
- Entwicklung innovativer Verfahren 15 Mio. Euro und bei der
- Anwendung innovativer Verfahren 7,5 Mio. Euro pro Vorhaben und Unternehmen

nicht überschritten werden. Hierbei ist ebenfalls beachten, dass das BAFA bei Produktinnovationen alle gesondert beantragten innovativen Maßnahmen (Komponenten und gegebenenfalls das Typschiff), die dasselbe Schiff betreffen, bei der Berechnung der Notifizierungsgrenze zusammen betrachten muss.

Wird diese Grenze überschritten, wird vor der Bewilligung durch das BMWK im Wege einer Einzelnotifizierung die Genehmigung der Europäischen Kommission eingeholt. Nach deren Vorliegen wird dem Beauftragten das Verfahren zur weiteren Durchführung der Innovationsförderung zurücküberwiesen.

20. Checkliste für Antragsunterlagen

Eine vollständige Antragstellung umfasst grundsätzlich folgende entscheidungserhebliche Unterlagen:

Formblatt A (Formblatt des BAFA) mit vollständiger, umfassender Beschreibung der schiffbaulichen Innovation
Formblatt A/G (Formblatt des BAFA) inklusive Erläuterungen
Unterlagen/Angaben zur Bestimmung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit
Formblatt B/S, B/K, B/VE oder B/VA (Formblatt des BAFA) mit differenzierter Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation
Beantragung (formlos): Bezeichnung und Art des Innovationsvorhabens, des Fördersatzes und der Zuwendungssumme (vgl. Nr. 7.1.2 der Richtlinie)
Erklärung, dass die r förderfähigen Kosten nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung ermittelt wurden (s. Nr. 7.1.2, 5. Spiegelstrich der Richtlinie)
Gutachten
Erklärung der Gutachterin / des Gutachters („Formblatt D“)
Schiffbauauftrag / Schiffbauvertrag (Einreichung nach Vertragsunterzeichnung)
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. 7.1.4 c) der Richtlinie)
Einwilligung bzw. Zustimmung gemäß Nr. 7.1.4 e) 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 Klima 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 überwiegend im Schiffbau angewendet wird (vgl. Nr. 5.4 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. 5.3.4 und 5.3.5 der Richtlinie

Erklärung, dass die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nr. 14 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 des Strafgesetzbuches bekannt sind, die Richtlinie vom 29. November 2017 zur Kenntnis genommen wurde, die Mitteilungs- und Informationspflichten zur Kenntnis genommen wurden (Formblatt des BAFA, Teil des Antrages)

Impressum

Herausgeber

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

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

Referat: 423

E-Mail: schiffbau@bafa.bund.de

Tel.: +49(0)6196 908-2032

+49(0)6196 908-2440

+49(0)6196 908-2348

Fax: +49(0)6196 908-11 1800

Stand

19.07.2022

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.

Diese Druckschrift wird im Rahmen des Leitungstabs "Presse- und Öffentlichkeitsarbeit " des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle herausgegeben. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.