



Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung der Richtlinie über Zuwendungen für den Bau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen in der Schifffahrt (Betankungsschiff RL)

Vom 28. September 2021

Vorbemerkung

Die Schifffahrtsbranche befindet sich aufgrund der Klimaschutzanforderungen in einer Umbruchphase und es gibt viele europäische und internationale Initiativen zum Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt. Die Europäische Kommission hat im European Green Deal¹ angekündigt, mit der Initiative „FuelEU Maritime“ den Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt und in den Häfen in Europa zu erhöhen. Die Initiative deckt nachfrageseitige Aspekte (zur Nutzung alternativer Kraftstoffe) ab. Zusätzlich soll der bestehende Regelungsrahmen für das Angebot von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen (RED II) und die Infrastruktur (AFID) ergänzt werden. Die Legislativvorschläge wurden am 14. Juli 2021 veröffentlicht (Fit-for-55-Paket). Mit der Förderrichtlinie erfolgt keine Vorfestlegung für die Positionierung der Bundesregierung zu diesen Dossiers bzw. zum gesamten „Fit-for-55“-Paket.

LNG (Liquefied Natural Gas) ist eine technologisch ausgereifte Antriebslösung, die wesentlich zur Reduzierung der Luftschadstoffe SO_x, NO_x und Partikelemissionen beiträgt, aber der Beitrag von LNG zur Treibhausgas-Reduktion ist begrenzt. Beim Einsatz von LNG ist zu beachten, dass unter anderem bei Verbrennung im Motor Methan entweichen kann (sogenannter Methanschleupf). Da Methan deutlich klimawirksamer ist als CO₂, gefährdet der Methanschleupf den CO₂-Vorteil von LNG. Zudem muss berücksichtigt werden, dass auch in Bezug auf Methan aus erneuerbaren Quellen das Risiko von Methanemissionen besteht, auch wenn diese zukünftig eventuell zum Beispiel durch Methan-Katalysatoren technisch weiter gemindert werden können. Zu den technischen Möglichkeiten besteht noch weiterer Forschungs- und Entwicklungsbedarf.

Die Maritime Energiewende erfordert, dass Schiffsantriebe von fossilen auf nachhaltige alternative Kraftstoffe umgestellt werden, damit die Schifffahrt klima- und umweltfreundlicher wird. Es werden verschiedene nachhaltige alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien diskutiert, erforscht, erprobt und weiterentwickelt, die mittel- bis langfristig die Defossilisierung erreichen sollen. Im Fokus stehen dabei verschiedene synthetische Kraftstoffe auf Basis von erneuerbaren Energien (sogenannte eFuels). Als langfristige Lösungen werden Kraftstoffe und Antriebe mit Netto Null THG-Emissionen dazu benötigt. Als Kraftstoffe werden beispielsweise Methanol oder Wasserstoff und Ammoniak auf Basis von erneuerbaren Energien diskutiert. Keine technologische Lösung hat sich bisher als bevorzugte Wahl unter verschiedenen Alternativen herauskristallisiert. Es gibt bereits einige mit Methanol betriebene Schiffe. Die meisten der alternativen Technologien haben derzeit jedoch noch einen geringen Reifegrad.

1 Förderziel und Zwecksetzung

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 BHO Zuwendungen für den Bau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen in der Schifffahrt.

Mit dieser Förderrichtlinie setzt die Bundesregierung finanzielle Anreize für Investitionen in den Neubau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen. Damit soll ein Beitrag zum Aufbau der Betankungsinfrastruktur für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen, zur Stärkung der Nachfrage nach diesen Kraftstoffen, zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen der Seeschifffahrt und zur Förderung der maritimen Wirtschaft zur Abmilderung der Folgen der COVID 19-Pandemie geleistet werden. In der Zukunft werden umwelt- und klimafreundliche Kraftstoffe eine wichtige Rolle für die Schifffahrt spielen, daher berücksichtigt die Förderrichtlinie

¹ Mitteilung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. Dezember 2019, Der europäische Grüne Deal, COM/2019/640 final.



bereits eine zukünftige Umstellung zum Einsatz nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffalternativen. Wichtig ist dabei der Aspekt der Nachhaltigkeit, insbesondere mit Blick auf das begrenzt verfügbare und hoher Nutzungskonkurrenz ausgesetzte Biomassepotential.

Gemäß den Zielen des Konjunkturprogramms der Bundesregierung² zur Abfederung der Auswirkungen der COVID 19-Pandemie auf die nationale maritime Industrie sollen Unternehmen gefördert werden, welche den Neubau von Betankungsschiffen bei einer Werft mit Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland in Auftrag geben. Über diese sektorale Wirtschaftsförderung soll die industrielle Wertschöpfung gestärkt und somit Arbeitsplätze gesichert werden.

Die Förderrichtlinie ist Teil eines ganzheitlichen Green-Shipping Förderansatzes der Bundesregierung, dessen Ziel das Null-Emissionsschiff³ ist. Der Weg dorthin führt unter anderem über die Weiterentwicklung des Schiffsantriebs, zum Beispiel durch Hybridisierung, die Nutzung von Brennstoffzellen sowie mittelfristig den verstärkten Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffalternativen auf Basis erneuerbarer Energien.

Sowohl auf europäischer Ebene⁴ als auch global⁵ wurden die Anforderungen an den Umweltschutz in der Schifffahrt durch Vorgaben für bestimmte Luftschadstoffgrenzwerte bereits verstärkt. Verflüssigtes Erdgas trägt als technologie-reifer und verfügbarer Schiffskraftstoff bereits zum heutigen Zeitpunkt zur Reduzierung von Luftschadstoffemissionen in der Seeschifffahrt bei. Im Vergleich zu herkömmlichen erdölbasierten Schiffskraftstoffen verursacht LNG keine Schwefeloxid-Emissionen (SO_x). Stickstoffoxid-Emissionen (NO_x) werden in Abhängigkeit der Motoren- und Abgasnachbehandlungstechnologie um 40 bis 90 % und Partikel-Emissionen um ca. 98 % im Vergleich zu nicht aufbereiteten Abgasen aus Dieselmotoren reduziert.

Es bedarf weiterer Anstrengungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der Seeschifffahrt. Dies erfordern die vielfältigen nationalen und internationalen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels, allgemein sowie in der Schifffahrt (Pariser Klimaschutzabkommen, Auftaktstrategie der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation – IMO – zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Schiffen bis zum Jahr 2050 um mindestens 50 % gegenüber dem Referenzjahr 2008, Green Deal der Europäischen Kommission mit den zahlreichen davon umfassten Instrumenten inklusive der Initiative „FuelEU Maritime“⁶ sowie das Ziel, dass die Europäische Union (EU) bis 2050 treibhausgasneutral ist, auf nationaler Ebene unter anderem die Nationale Wasserstoffstrategie). Auf dem Weg zu Treibhausgasneutralität im Seeverkehr gelangen nachhaltige treibhausgasneutrale Kraftstoffe zunehmend in den Fokus.

Der Reduktion von CO₂-Emissionen durch die Nutzung von LNG stehen betriebsbedingte Methanemissionen („Methanschlupf“) gegenüber. Es sind daher weitere Anstrengungen zur technischen Minderung von Methanemissionen erforderlich.

Mit dem langfristigen Ziel einer vollständigen Defossilisierung der Energiebasis in der Schifffahrt nimmt die Bedeutung der nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffalternativen weiter zu. Die auf Grundlage dieser Förderrichtlinie geförderten Betankungsschiffe sind für den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen geeignet. Sofern die Betankungsschiffe zusätzlich auch für den Einsatz besonders korrosiver Kraftstoffe schiffbaulich vorbereitet werden, können sie flexibel auf den Einsatz nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffalternativen wie synthetischem Ammoniak oder synthetischem Methanol umgestellt werden.

Über die Förderung von Investitionen in den Neubau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen sollen die Verfügbarkeit von Kraftstoffversorgungsinfrastruktur verbessert und die Voraussetzungen für die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Kraftstoffalternativen in der Schifffahrt geschaffen werden. Die Betankungsschiffe sollen flexibel in Seehäfen bzw. an Umschlag- und Liegeplätzen zum Einsatz kommen. Die Förderung trägt damit auch zur Umsetzung europarechtlicher Vorgaben⁷ bei, die die EU Mitgliedstaaten zum Ausbau der Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe verpflichten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen für die Nutzung von LNG⁸. Diese Förderrichtlinie ergänzt die nachfrageseitige Förderung des BMVI um eine angebotsseitige Förderung von Betankungsschiffen.

² vgl. Eckpunktepapier des Koalitionsausschusses „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ vom 3. Juni 2020, Nummer 35 Buchstabe k.

³ einschlägige Maßnahmen des BMWi: Maritimes Forschungsprogramm, Förderbekanntmachung vom 1. Dezember 2017; Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, Förderrichtlinie vom 17. Dezember 2019; Landstrominitiative; Nationale Wasserstoffstrategie; Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM); Energieforschungsprogramm; Maßnahmen des BMVI: Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff vom 17. August 2017; Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen vom 26. März 2020; Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen vom 18. November 2020.

⁴ Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe; Richtlinie 2016/802/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe sowie Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

⁵ MARPOL-Übereinkommen, Annex VI, Regeln 13 (speziell des Tier III-Standards) und 14 zur Beschränkung der Emissionen durch Feinstaub, Schwefel- und Stickstoffoxide, insbesondere in den Emissionskontrollgebieten der Nord- und Ostsee und des Englischen Kanals.

⁶ Mitteilung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 9. Dezember 2020, Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final.

⁷ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der jeweils aktuellen Fassung.

⁸ Richtlinie des BMVI vom 2. Dezember 2017 über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff.



Mit der Förderung sollen zusammengefasst folgende Förderziele erreicht werden:

- a) Jährliche Einsparungen an Luftschadstoffemissionen (NO_x-, SO_x-, Partikelemissionen) durch den Betankungsschiffeinsatz
- b) Wertschöpfungsbeitrag durch den Schiffneubau im Bundesgebiet
- c) Steigerung der jährlichen Betankungsmengen von LNG und nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffalternativen in deutschen Seehäfen oder an Umschlag- und Liegeplätzen in Deutschland durch den Aufbau und Betrieb der mobilen Betankungsschiffinfrastruktur
- d) Förderung von Innovationen, insbesondere in Bezug auf eine flexible Nutzung von eFuels.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Investitionen in den Neubau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen, die bei einer Werft mit Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland in Auftrag gegeben werden, wobei die Vergabe unter Einhaltung wettbewerblicher, transparenter, diskriminierungsfreier und auflagenfreier Bedingungen zu erfolgen hat. Gefördert werden Projekte mit einer maximalen Laufzeit von drei Jahren.

Betankungsschiffe im Sinne dieser Förderrichtlinie sind

- a) selbstangetriebene Schiffe oder solche ohne eigenen Antrieb (Barge),
- b) die mit Hilfe von LNG oder nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffalternativen betrieben werden und
- c) die als See- oder Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen werden (Heimathafen oder Heimatort) und die Flagge eines Mitgliedstaats der EU oder des EWR⁹ führen, und deren Zweck darin besteht, Schiffe mit LNG oder nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffalternativen zu betanken.

Der Zugang zu den geförderten Betankungsschiffen muss interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

Nicht gefördert werden im Rahmen dieser Förderrichtlinie insbesondere:

- Eigenleistungen des Antragstellers; als Eigenleistungen gelten auch Leistungen zwischen Partnerunternehmen und verbundenen Unternehmen im Sinne der EU-Verordnung VO (EU) Nr. 651/2014 Anhang 1 Artikel 3 Absatz 2 und 3;
- Personal- und Betriebskosten, Finanzierungskosten, Steuern, Umlagen und Abgaben des Antragstellers.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen (juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts) mit einer Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland.

Der Zuwendungsempfänger ist für die Gewährleistung der zuwendungsbezogenen Verpflichtungen auch im Fall der zweckgebundenen Überlassung des Betankungsschiffs an Dritte verantwortlich.

Nicht antragsberechtigt sind:

- Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß der Definition nach Artikel 2 Nummer 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO);
- Antragsteller, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.
- Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für einen Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist, oder bei dem diese angenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Die Fertigung der Schiffe hat in der EU zu erfolgen. Zur Gewährleistung eines gleichzeitig sicheren und standardisierten Bunkerbetriebs in europäischen Seehäfen werden nur solche Neubauprojekte gefördert, die eine Anwendung der Leitlinien zur LNG-Betankung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) für Hafenbehörden vom 31. Januar 2018 (EMSA Leitlinien) neben den grundsätzlichen internationalen Sicherheitsvorschriften für LNG-Betankungsschiffe im Sinne des IGC-Codes¹⁰ und einschlägiger internationaler Industriestandards (zum Beispiel

⁹ EWR = Europäischer Wirtschaftsraum

¹⁰ IGC-Code: Internationale Sicherheitsvorschrift für Bau und Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut auf Seeschiffen.



SGMF Safety Guidelines – Bunkerung, Version 2.0) ermöglichen. Bei Betankungsschiffen mit eigenem Antrieb sind – soweit nicht bereits durch eine verbesserte Motorentechnik erreichbar – zusätzliche Abgasnachbehandlungs- oder Abgasrückführungstechniken zur Minimierung der Treibhausgasemissionen (zum Beispiel Katalysatoren zur Methanoxidation) einzubauen. Der Methanschlepp aller Kraftstoffverbraucher (Motoren, Hilfsmaschinen etc.) ist nach dem derzeitigen Stand der Technik so weit wie möglich zu begrenzen. Bei der Umstellung auf Ammoniak als Kraftstoff ist sicherzustellen, dass bei der Verbrennung im Motor durch geeignete Maßnahmen kein Lachgas emittiert wird.

Der Zuwendungsempfänger muss sicherstellen, dass die zweckgebundene gewerbliche Verwendung geförderter Betankungsschiffe zur Betankung von Schiffen mit LNG oder nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen in Seehäfen oder an Umschlag- und Liegeplätzen in Deutschland oder der EU über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren nach Inbetriebnahme erfolgt und die sonstigen Anforderungen aus Nummer 2 in diesem Zeitraum erfüllt sind. Die Zweckbindungsfrist beginnt mit dem Beginn des auf die Ablieferung des Schiffs folgenden Jahres. Die Bewilligungsbehörde ist berechtigt, entsprechende Nachweise anzufordern.

Der Antragsteller muss schriftlich bestätigen, dass er in der Lage ist, den gesamten Eigenanteil an den zuwendungsfähigen und nicht zuwendungsfähigen Ausgaben der geförderten Investition zu tragen.

Der Antragsteller muss über eine ordnungsgemäße Geschäftsführung verfügen und die Verwendung der Fördermittel bestimmungsgemäß nachweisen können.

Bei Änderung von zuwendungserheblichen Umständen ist die Bewilligungsbehörde zu informieren. Diese prüft, ob die Veränderung die Grundlagen für den Zuwendungsbescheid berührt. In diesem Fall sowie bei vorzeitiger Abwrackung, Veräußerung, Ausbauten oder Umrüstung mit durch eine zweckgebundene Förderung hergestellter Schiffe oder Schiffsteile kann es zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheids kommen und der Zuwendungsempfänger zur Rückzahlung der Zuwendung verpflichtet werden.

5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung erfolgt auf Ausgabenbasis und wird als Projektförderung in Form einer Anteilsfinanzierung gewährt. Die Förderung erfolgt als nicht rückzahlbarer Zuschuss zur Investition in den Neubau von Betankungsschiffen für LNG und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffalternativen. Der Bewilligungszeitraum, innerhalb dessen das Neubauprojekt durchgeführt und abgeschlossen werden muss, beträgt drei Jahre. Eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums ist nur im Ausnahmefall möglich und muss schriftlich vor Ablauf des Bewilligungszeitraums beantragt werden.

Zuwendungsfähige Ausgaben sind die Ausgaben (einschließlich Planungsausgaben) für die Investitionen in den Neubau der Betankungsschiffe. Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Hafensuprastrukturen sind nicht beihilfefähig. Der Zuwendungsbetrag darf die Differenz zwischen den zuwendungsfähigen Ausgaben und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen (Finanzierungslücke). Der Betriebsgewinn wird vorab auf der Grundlage realistischer Projektionen von den zuwendungsfähigen Ausgaben abgezogen.

Der mit der Investition erzielte Betriebsgewinn des Zuwendungsempfängers ist die Differenz zwischen dessen abgezinsten Einnahmen und dessen abgezinsten Betriebsausgaben im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition. Im Sinne dieser Förderrichtlinie sind zur Laufzeitbemessung der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition nach Inbetriebnahme des Betankungsschiffs folgende beiden Alternativen möglich:

- a) Zeitraum von 20 Jahren mit einem erwarteten Restwert von mindestens 5 % des Neubaupreises als gewinnbringender Verkaufserlös nach Laufzeitende oder
- b) Zeitraum von 15 Jahren mit einem erwarteten Restwert von mindestens 20 % des Neubaupreises als gewinnbringender Verkaufserlös nach Laufzeitende.

Zu den Betriebsausgaben zählen Ausgaben wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungsausgaben. Projektbezogene Abschreibungs- und Finanzierungskosten, insbesondere für den Kapitaldienst des Eigenanteils (CAPEX) der zuwendungsfähigen Ausgaben, sofern diese nicht durch die Investitionszuwendung gedeckt werden, werden als Betriebsausgaben anerkannt.

Folgende Förderquoten und maximale Beihilfeintensitäten werden unter Berücksichtigung des Artikel 56b Absatz 5 AGVO sowie des Artikel 4 Absatz 1 Doppelbuchstabe ee AGVO festgesetzt:

- a) die Zuwendung beträgt bis zu 35 % der beihilfefähigen Ausgaben, wenn die gesamten beihilfefähigen Ausgaben des Neubaus eines Betankungsschiffs bis zu 50 Millionen Euro betragen;
- b) die Zuwendung beträgt bis zu 25 % der beihilfefähigen Ausgaben, wenn die gesamten beihilfefähigen Ausgaben des Neubaus eines Betankungsschiffs über 50 Millionen Euro und bis zu 130 Millionen Euro betragen.

Wird beim Neubau eines Betankungsschiffs dieses bereits für eine zukünftige Umstellung zum Einsatz von besonders korrosiven Kraftstoffen wie Ammoniak oder Methanol schiffbaulich vorbereitet, so werden die Zuwendungshöchstquoten nach den Buchstaben a und b um bis zu 5% der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht. Unbeschadet dessen gelten die Regelungen der Artikel 56b in Verbindung mit den Artikeln 2 und 4 AGVO in der jeweils aktuellen Fassung.



Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Die Zuwendung nach dieser Förderrichtlinie darf nicht mit anderen staatlichen Beihilfen für das gleiche Projekt kumuliert werden. Im Fall eines Verstoßes gegen die vorstehende Bestimmung ist die erfolgte Zuwendung einschließlich erlangter Zinsvorteile vollständig zurückzugewähren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind und hat diesbezügliche Änderungen anzuzeigen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Zuwendungen nach dieser Förderrichtlinie erfolgen auf Grundlage der AGVO. Zur Anwendung kommt Artikel 56b AGVO über Beihilfen für Seehäfen.

Eine Bewilligung einer Zuwendung kann nur erfolgen, wenn mit den Arbeiten am Projekt noch nicht begonnen worden ist. Vor Beginn des Projekts, also vor Beginn der Arbeiten für das Projekt, der Tätigkeit oder dem Abschluss von der Ausführung des Projekts zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsverträgen ist vom Zuwendungsempfänger eine Bewilligung der Zuwendung abzuwarten. Planungs- und Beratungsleistungen sowie die Vorbereitung eines Vergabeverfahrens gelten nicht als Beginn des Projekts.

7 Verfahren

7.1 Antragsverfahren

Zuwendungsanträge sind jeweils bis zu den vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über dessen Internetauftritt (www.bafa.de/Ing) bekannt zu gebenden Stichtagen zu stellen. Darüber hinaus stehen dort Informationen zur Antragstellung, ergänzende Hinweise zur Förderrichtlinie sowie zu den im Antragsverfahren einzureichenden Unterlagen zur Verfügung. Anträge, die nach einem Stichtag eingehen, können erst zum darauffolgenden Stichtag berücksichtigt werden. Für den Zeitpunkt des Antragseingangs ist das Eingangsdatum des vollständigen Antrags maßgeblich.

Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen der beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige Aufforderung durch den Zuwendungsgeber nachzukommen ist. Sie umfassen die unverzügliche Mitteilung der Änderung von Umständen nach Antragstellung, die für die Gewährung der Förderung erheblich sind. Hierzu zählen insbesondere Änderungen in der Zeit-, Ablauf- und Ressourcenplanung. Sie umfassen ferner alle im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebenden Dokumente und Erläuterungen nach Fertigstellung des Projekts.

7.2 Bewilligungsverfahren

Bewilligungsbehörde nach dieser Förderrichtlinie ist das BAFA.

Hausanschrift:

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

Referat 423

Frankfurter Straße 29 – 35

65760 Eschborn

Internet: www.bafa.de/Ing

Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Auf die Gewährung der Zuwendungen besteht kein Rechtsanspruch. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Über die Zuwendungswürdigkeit der eingereichten Anträge wird nach folgenden Priorisierungskriterien entschieden:

- a) Erwartete jährliche Einsparungen an Luftschadstoffemissionen (NO_x-, SO_x-, Partikelemissionen) durch den Betankungsschiffeinsatz.
- b) Erwarteter Wertschöpfungsbeitrag des Schiffneubaus im Bundesgebiet.
- c) Erwartete jährliche Betankungsmengen in deutschen Seehäfen oder an Umschlag- und Liegeplätzen in Deutschland durch den Aufbau und Betrieb der mobilen Betankungsschiffinfrastruktur.
- d) Innovationsgrad des technischen Konzepts, insbesondere in Bezug auf eine flexible Nutzung von eFuels. Neubauprojekte werden bevorzugt, wenn diese über die verwendeten Materialien und Komponenten, zumindest in Bezug auf das Kraftstofflagersystem, bereits für eine flexible Anpassung der Kraftstoffbasis, auch in Bezug auf korrosive synthetische Kraftstoffalternativen wie e-Ammoniak und e-Methanol, vorbereitet sind. Zusätzliche besondere bordseitige Ausrüstungen und Einrichtungen, die bereits auf eine weitere Ertüchtigung für die eFuel-Nutzung schließen lassen, werden bei der Bewertung des Innovationsgehalts des technischen Konzepts zur Feststellung der Zuwendungswürdigkeit der eingereichten Anträge im Bewilligungsverfahren positiv berücksichtigt.



e) Erwartete Treibhausgasemissionen (inklusive Methanschlupf) in Treibhausgasäquivalenten unter Verwendung eines GWP20 und GWP100 der einzubauenden Motoren inklusive etwaiger ergänzender Abgasnachbehandlungs- und Abgasrückführungssysteme.

f) Effizienter Mitteleinsatz bemessen über das Verhältnis der Zielerreichungsbeiträge nach den Kriterien der Buchstaben a bis d zur beantragten Zuwendungshöhe für das jeweilige Projekt.

Hinweise und Berechnungsgrundlagen zu den einzelnen Kriterien werden zusammen mit den Informationen zur Antragstellung vom BAFA über dessen Internetauftritt (www.bafa.de/Ing) bereitgestellt.

7.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt im Anforderungsverfahren nach vom Zuwendungsempfänger nachgewiesener Erreichung der vorgesehenen Meilensteine zur Durchführung des Projekts über den Bewilligungszeitraum. Meilensteine kennzeichnen wesentliche Erfolge von im Projekt durchgeführten Lieferungen und Leistungen, für die der Zuwendungsempfänger ein Entgelt an den Erbringer dieser Lieferungen und Leistungen entrichtet. Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt nach Prüfung eines Sachberichts zur Meilensteinerreichung und der entsprechenden Rechnungsbelege durch die Bewilligungsbehörde. Dementsprechend ist es notwendig, dass der Zahlungsplan und der Meilensteinplan über den Bewilligungszeitraum terminlich aufeinander abgestimmt sind.

7.4 Verwendungsnachweisverfahren

Der Nachweis über die sachgerechte Verwendung der Zuwendung (Verwendungsnachweis) ist innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme des Betankungsschiffs abschließend zu erbringen. Wird der Verwendungsnachweis unbegründet nach dieser Frist eingereicht, kann dies die Rücknahme des Bewilligungsbescheids zur Folge haben. 5 % des Zuwendungsbetrags werden nach Abschluss des Verwendungsnachweisverfahrens ausgezahlt.

Der Verwendungsnachweis muss insbesondere beinhalten:

- einen Sachbericht, in welchem unter anderem der antragsgemäße (künftige) Einsatz des Betankungsschiffs bestätigt wird und die voraussichtlichen Beiträge zur Zielerreichung aktualisiert dargestellt werden (Wertschöpfungsbeitrag der nationalen maritimen Industrie für den Betankungsschiffneubau, erwartete jährliche Betankungsmengen in deutschen Seehäfen durch den Aufbau der mobilen Betankungsschiffinfrastruktur, erwartete jährliche Einsparungen an Luftschadstoffemissionen durch den Betankungsschiffeinsatz und den Kraftstoffverbrauch seitens der zu betankenden Seeschiffe sowie eine abschließende Berichterstattung zu den innovativen verbauten Systemen, insbesondere in Bezug auf eine flexible Nutzung von eFuels);
- einen Nachweis über alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen und Ausgaben.

Die Bewilligungsbehörde ist innerhalb der Zweckbindungsfrist berechtigt, Nachweise über die zweckentsprechende Verwendung der Schiffe zu verlangen.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

7.5.1 Verfahren

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

7.5.2 Auskunft

Die Zuwendungsempfänger haben dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), der Bewilligungsbehörde oder von diesen beauftragten Dritten zur Überprüfung der Mittelverwendung auf Verlangen Einsicht in sämtliche die Förderung betreffenden Unterlagen zu gestatten.

Eine begleitende Erfolgskontrolle der Fördermaßnahme gemäß den Verwaltungsvorschriften Nummer 11a zu § 44 in Verbindung mit Nummer 2.2 zu § 7 BHO ist vorgesehen. Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die begleitende und abschließende Erfolgskontrolle sowie gegebenenfalls für eine beauftragte Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, alle zuwendungserheblichen Unterlagen mindestens zehn Jahre lang nach Zahlung der Schlussrate vorzuhalten und im Fall einer Überprüfung vorzulegen. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, entfällt rückwirkend die Bewilligungsvoraussetzung und die Zuschüsse zuzüglich Zinsen können zurückgefordert werden.

7.5.3 Subventionserheblichkeit

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb gegebenenfalls subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes (SubvG). In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen und die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs gemäß § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisaufnahme ab. Des Weiteren wird der Zuwendungsempfänger auf die Offenbarungspflicht nach § 3 SubvG hingewiesen.



7.5.4 Monitoring

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben (Artikel 9 AGVO) wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer speziellen Internetseite veröffentlicht (vgl. Artikel 9 AGVO). Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden. Der Antragsteller muss sich im Antrag auf Förderung damit einverstanden erklären, dass

- die Förderung auf Grundlage von § 44 BHO in Verbindung mit Verwaltungsvorschrift Nummer 9.1 und 9.2 zu § 44 BHO bzw. der analogen Anwendung dieser Vorschriften Daten zu einzelnen Fördermaßnahmen in einem zentralen System des Bundes erfasst werden (Zuwendungsdatenbank);
- alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Daten und Nachweise von der Bewilligungsbehörde, dem BMWi oder einer beauftragten Stelle auf Datenträger gespeichert werden können; darüber hinaus dürfen sie von ihnen oder in ihrem Auftrag für Zwecke der Statistik, der Erfolgskontrolle und gegebenenfalls Evaluation für die Untersuchung der Wirkungen des Förderprogramms verwendet und ausgewertet werden; die Erklärung beinhaltet ferner das Einverständnis mit der Veröffentlichung der Auswertungsergebnisse und deren Weiterleitung an den Deutschen Bundestag und an Einrichtungen des Bundes und der EU;
- das BMWi den Mitgliedern des Deutschen Bundestages im Einzelfall Informationen zur Förderung bekannt gibt.

Zur Überprüfung der in diesem Förderverfahren gemachten Angaben nimmt die Bewilligungsbehörde im Einzelfall Vor-Ort-Prüfungen vor.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zum 31. Dezember 2023 befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2024 hinaus.

Berlin, den 28. September 2021

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. Winfried Horstmann
