

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 18/265

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,  
Verkehr und Technologie  
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des  
Finanzausschusses des  
Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Thomas Rother, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Vorsitzenden des  
Wirtschaftsausschusses des  
Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Christopher Voigt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Nachrichtlich:  
Finanzministerium  
des Landes Schleswig-Holstein  
24105 Kiel

Herrn Präsidenten  
des Landesrechnungshofes  
Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstraße 10  
24103 Kiel

23. Oktober 2012

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

den anliegenden Entwurf der Neufassung der Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung über die gemeinsame Bund-Länderförderung im Rahmen des Förderprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ übersende ich unter Hinweis auf Artikel 22 Abs. 1 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein in Verbindung mit §§ 3, 5 Parlamentsinformationsgesetz mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der schleswig-holsteinische Schiffbau kann langfristig nur überleben, wenn er sich auf seine Stärken im Spezialschiffbau, welcher schon heute einen Großteil der Aufträge auf schleswig-holsteinischen Werften ausmacht, konzentriert und dies durch forcierte Anstrengungen für Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation unterlegt.

Seitdem die auftragsbezogene Wettbewerbshilfe (Bund-Länderprogramm) zum 1. April 2005 mit Ausfinanzierung bis 31.3.2008 wegfiel, war die einzige Möglichkeit, die schleswig-holsteinischen Werften bei diesem Prozess zu unterstützen das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“.

Im Rahmen dieses Programms können deutsche Werften staatliche Förderung für die industrielle Anwendung von Produkten und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen unter bestimmten Fördervoraussetzungen erhalten.

Der Bund hat in den Jahren 2005 bis 2008 die schleswig-holsteinischen Werften (FSG und Lindenau GmbH) aus diesem Programm mit insgesamt 12,9 Millionen Euro gefördert. Seit 2009 musste das Land Schleswig-Holstein sich an der Finanzierung der Innovationsbeihilfen für seine Werften mit 50% beteiligen, wenn diese entsprechend gefördert werden sollten. Das Land hat seitdem 866.339 Euro für die Förderung von zwei innovativen Projekten der FSG im Rahmen der bis 31.12.2011 gültigen Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Küstenländern ausgezahlt.

Die gegenüber den Vorjahren geringe Förderung aus dem Innovationsprogramm hing unmittelbar mit der weltweiten Schiffbaukrise und der damit einhergehenden geringen Anzahl von Neubaufträgen zusammen. Zwischenzeitlich liegen bei den schleswig-holsteinischen Werften diverse innovative Neubauprojekte vor; von einem deutlich höheren Fördervolumen in den kommenden Jahren ist auszugehen.

Die Schiffbauindustrie ist schon jetzt, unterstützt durch das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, mit nachhaltigen Antriebsstrategien in einem derzeit schwierigen Markt erfolgreich.

Die neue Richtlinie vom 25. Juli 2012 weist gegenüber vorherigen Fassungen wichtige Verbesserungen auf, die den veränderten Schiffbaumärkten und schiffstechnischen Herausforderungen, aber auch der gestiegenen Bedeutung ökologischer Aspekte Rechnung tragen. Der Anwendungsbereich der Förderung wurde auf Binnenschiffe sowie auf schwimmende, bewegliche Offshore-Strukturen erweitert. Die für die Werften entscheidende Neuerung ist allerdings die Erhöhung der maximalen Beihilfeintensität für Innovationen, die nachweisbar zu Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltschutzbereich führen, auf bis zu 30 % der Investitionssumme (Nr. 9.3 in Verbindung mit Nr. 4.5 Buchstabe c). Damit werden besondere Anreize gesetzt, um neue, umweltfreundliche Technologien meist über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus in der maritimen Wirtschaft zu implementieren. Hiervon werden besonders auch die Hersteller von umwelt- und klimaschonenden Schiffsausrüstungen profitieren, indem innovativen Komponenten für den Neubau und die Nachrüstung ein schneller Marktzugang ermöglicht wird. Insbesondere vor dem Hintergrund der internationalen Konkurrenz ist die Innovationshilfe ein wesentlicher Beitrag zur Strukturanpassung und Sicherung von Arbeitsplätzen auf den Werften in unserem Land. Indirekt profitiert auch die in Schleswig-Holstein starke Zulieferindustrie, denn rund 70% der Wertschöpfung beim Bau eines modernen Schiffes werden von den Zulieferfirmen beigetragen.

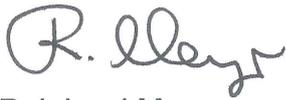
Der schnelle Handlungsbedarf ergibt sich im Interesse der schleswig-holsteinischen Werften. Das BMWi hat mit Schreiben vom 13. September 2012 die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern zur Unterschrift zugesandt.

Erst wenn diese von beiden Vertragspartnern unterzeichnet ist, können vom für die Programmabwicklung zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle in Eschborn die Zuwendungsverträge mit den schleswig-holsteinischen Werften abgeschlossen und von den Zuwendungsempfängern mögliche Raten abgerufen werden. Mittel für eine Kofinanzierung des Landes stehen im Haushalt 2012 zur Verfügung.

Im Haushaltsentwurf 2013 sind im Rahmen des Budgets des MWAVT Barmittel in Höhe von 2,25 Millionen Euro und für die Jahre 2014 bis 2016 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von jeweils 1 Million Euro vorgesehen.

Das Interesse Schleswig-Holsteins an der Förderung innovativer, ökologischer und umweltschonender Projekte seiner Werften ist sehr hoch.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Meyer', with a stylized flourish at the end.

Reinhard Meyer

**Verwaltungsvereinbarung**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**- vertreten durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie -**  
**(im Folgenden: BMWi)**  
**und**  
**den Bundesländern Bremen, Hamburg,**  
**Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein**  
**(im Folgenden: die Bundesländer)**  
**über die gemeinsame Bund-Länder-Förderung im Rahmen des Förderprogramms**  
**„Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“**  
**gemäß Richtlinie des BMWi vom 25. Juli 2012**

**Ausgangslage**

Rechtsgrundlage für die Durchführung, Prüfung und Beteiligung der Bundesländer bei der Förderung der Anträge ist die Richtlinie des BMWi zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom 25. Juli 2012<sup>1</sup>.

Nach Ziffer 3.1 der o.g. Richtlinie beteiligen sich das BMWi und die Bundesländer jeweils hälftig (BMW<sub>i</sub> 50% und das jeweilige Bundesland 50 %) an der Förderung von förderfähigen Aufwendungen für schiffbauliche Innovationen, sofern antragstellende Werften ihren Sitz und Geschäftsbetrieb in einem Bundesland haben, für das es Zusagen des Bundes für CIRR-Finanzierungen für Schiffbauaufträge zumindest einer in diesem Bundesland ansässigen Werft gibt (im Folgenden: Kofinanzierung).

Die Modalitäten der Innovationsförderung im Rahmen des Förderprogramms werden in einem dem Antragsteller zugehenden Zuwendungsbescheid festgelegt.

---

<sup>1</sup> veröffentlicht im Bundesanzeiger vom 13. August 2012

**Über folgende Eckpunkte der Gewährung der Zuwendung besteht Einvernehmen zwischen Bund und Bundesländern:**

1. Die Gewährung der Innovationsförderung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Mittel des Bundes und des kofinanzierenden Bundeslandes.
2. Entscheidend für die Pflicht zur Kofinanzierung ist die Zusage des Bundes für eine CIRR-Finanzierung. Das Bundesland beginnt mit der Kofinanzierung in dem Haushaltsjahr, das der ersten Zusage des Bundes zu einer CIRR-Finanzierung folgt; eine Pflicht zur Kofinanzierung besteht dann auch hinsichtlich fälliger Zahlungen aus bereits nach zugesagter CIRR-Finanzierung bewilligten Innovationsbeihilfen.
3. Die Kofinanzierung der Innovationsförderung durch das Bundesland erfolgt während der Laufzeit der Finanzierung des geförderten Schiffbauauftrages. Sind alle für Aufträge von Werften des Bundeslandes vereinbarten Finanzierungen, für die der Bund eine CIRR-Zusage gegeben hat, ausgelaufen oder beendet, endet die Pflicht zur Kofinanzierung der Innovationsförderung durch das Bundesland. Hiervon unberührt bleiben bereits bewilligte Innovationsförderungen.
4. Der Bund und das betreffende Bundesland sind berechtigt, bei Einstellung der Finanzierung der Innovationsförderung durch die jeweils andere Partei ihre eigene Finanzierung einzustellen.
5. Das vom Bund für die Durchführung der Innovationsförderung beauftragte Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) holt vor Gewährung der Innovationsbeihilfe die Zustimmung des Bundeslandes zur Kofinanzierung ein.

Die Dauer der Verpflichtung der CIRR-Finanzierung seitens des Bundes muss aus der CIRR-Zusage erkennbar sein. Dem Bundesland wird anschließend für jede zugesagte CIRR-Finanzierung eine Kopie dieser CIRR-Zusage vorgelegt. Über das Ende der Finanzierung eines durch eine CIRR-Zusage des Bundes geförderten Schiffbauauftrages informiert der Bund das Bundesland.

6. Mögliche Rückzahlungen erfolgen durch den Zuwendungsempfänger über das BAFA anteilig entsprechend dem Anteil von Bund und Bundesland an der Zuwendung einschließlich gegen den Zuwendungsempfänger erhobener Zinsen.
7. Als Nebenbestimmungen sind die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung - Kosten“ (ANBest-P-Kosten) des Bundes in der jeweils geltenden Fassung und die weiteren Nebenbestimmungen im Zuwendungsbescheid des BAFA für den Bund und das betreffende Bundesland zugrunde zu legen.

8. Bei Tatbeständen, die zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheides berechtigen sowie die Rückforderung von bereits geleisteten Zuwendungen begründen, können diese Ansprüche durch das BAFA für die gesamte Zuwendung geltend gemacht werden. Die zurück gezahlten Beträge werden anteilig an den Bund und das betreffende Bundesland zurück erstattet.
9. Diese Verwaltungsvereinbarung tritt am Tage der Veröffentlichung der o.g. Richtlinie in Kraft und gilt bis zum Widerruf durch den Bund oder das betreffende Bundesland bzw. solange, bis der Bund und das betreffende Bundesland eine abweichende Regelung bestimmen. Sie dient ausschließlich der ordnungsgemäßen Abwicklung des Bewilligungsverfahrens von Kofinanzierungen im Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom 25. Juli 2012.

Für den Bund:



Berlin, den 12.09. 2012

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Ulf Zumkley

Leiter des Arbeitsstab Maritime Wirtschaft 1

Geschäftsstelle des Koordinators für die maritime Wirtschaft

Für das Land Schleswig-Holstein:

Kiel, den 2012

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie  
des Landes Schleswig-Holstein



## Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

### Richtlinie zum Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

Vom 25. Juli 2012

Inhalt

#### A. Grundlagen und Bedingungen

- 1 Zweckbestimmung
- 2 Rechtsgrundlagen
- 3 Kofinanzierung und Zuwendungsgrundsätze
- 4 Förderfähige Vorhaben
- 5 Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovationen
- 6 Anreizeffekt
- 7 Begutachtung der Innovation
- 8 Antragsberechtigung, Betriebsaufspaltung
- 9 Art und Höhe der Innovationsförderung

#### B. Verfahren

- 10 Antragstellung
- 11 Zuwendungsbescheid und Auszahlung, eventuelle Rückzahlung
- 12 Verwendungsnachweis
- 13 Subventionserhebliche Tatsachen, Informations- und Mitwirkungspflichten
- 14 Zu beachtende Vorschriften
- 15 Ausschlussgründe

#### C. Schlussbestimmungen

- 16 Außendarstellung der finanziellen Förderung durch den Bund und die Küstenländer
- 17 Berichtspflicht
- 18 Inkrafttreten, Anwendungsbereich und Befristung

- Anlage 1: Formblatt A – Beschreibung der schiffbaulichen Innovation  
Anlage 2a: Formblatt B/S – Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation (Schiffbau)  
Anlage 2b: Formblatt B/V – Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation (Verfahren)  
Anlage 3: Formblatt C – Berichtsbogen über die Förderung schiffbaulicher Innovation  
Anlage 4: Formblatt D – Erklärung des Gutachters  
Anlage 5: Subventionserhebliche Tatsachen

### A. Grundlagen und Bedingungen

#### 1 Zweckbestimmung

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

1.2 Die Verfolgung und Förderung zielgerichteter Konzepte für Forschung und Entwicklung und Innovation (FEI) sind die wichtigsten Elemente der unternehmerischen Strategien der deutschen Schiffbauindustrie sowie der nationalen Schiffbaupolitik. Mit mehr Investitionen in Produkt- und Verfahrensinnovationen kann die Innovationsgeschwindigkeit gesteigert werden. Damit können Wettbewerbsvorsprünge länger gehalten und hochtechnologische Marktsegmente besser gegen nachahmende Konkurrenten verteidigt werden. Vom Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ soll deshalb ein deutlicher Anreizeffekt ausgehen, der die Zuwendungsempfänger zu einer verstärkten Innovationstätigkeit veranlasst.

1.3 Aufgrund ihrer Wettbewerbssituation auf dem Weltschiffbaumarkt müssen sich deutsche Werften bevorzugt auf Aufträge fokussieren, bei denen es sich um technisch anspruchsvolle Schiffsbauten mit besonders hohen Risiken



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

## 2 Rechtsgrundlagen

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

2.2 Die sachlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Innovationsförderung im Zeitraum 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2013 ergeben sich aus der Anwendung der „Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau“ der Europäischen Kommission (ABl. 2011/C 364/06) vom 14.12.2011.

2.3 Ein Rechtsanspruch auf Innovationsförderung besteht nicht.

## 3 Kofinanzierung und Zuwendungsgrundsätze

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

3.2 Der Beauftragte<sup>1</sup> des Bundes entscheidet in Abstimmung mit den an diesem Programm im Rahmen einer Kofinanzierung beteiligten Bundesländern über die Vergabe der für das Jahr verfügbaren Fördermittel aufgrund pflichtgemäßen Ermessens. Anträge mit strukturverbessernden Auswirkungen können vorrangig bedient werden.

3.3 Maßgeblich für die zu treffenden Entscheidungen über die Gewährung von Innovationsförderung ist die Zweckbestimmung des Förderprogramms gemäß Nummer 1 sowie der Grundsatz der sparsamen Verwendung der Mittel zur Förderung eines höchstmöglichen Innovationsvolumens. Der Beauftragte prüft die Anträge und entscheidet für den Bund über die Gewährung von Innovationsförderung auf der Grundlage der gemäß Nummer 10.3 einzureichenden Antragsunterlagen. In Fällen von Kofinanzierung holt der Beauftragte vorab die Zustimmung der an diesem Programm beteiligten Bundesländer ein.

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

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

## 4 Förderfähige Vorhaben

4.1 Förderfähig sind Innovationsmaßnahmen für den Schiffbau, für Schiffsreparaturen oder Schiffsumbauten bei Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie schwimmenden oder beweglichen Offshore-Strukturen. Nicht förderfähig sind die Ausrüstung und Modernisierung von Fischereifahrzeugen, sofern nicht die in Artikel 25 Absatz 2 und 6 der Verordnung des Rates vom 27. Juli 2006 über den Europäischen Fischereifonds<sup>2</sup> oder in den darauf folgenden Bestimmungen festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

4.2 Handelsschiff mit Eigenantrieb im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet ein Schiff, das (durch einen festen Antrieb und eine feste Steuerung) alle Merkmale der Manövrierfähigkeit für den Hochseeinsatz und Einsatz auf Binnengewässern besitzt und einer der folgenden Kategorien angehört:

- a) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
- b) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
- c) Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
- d) Binnenschiffe von mindestens 200 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Gütern;

<sup>1</sup> Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hat das zu seinem Geschäftsbereich gehörende Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), 65760 Eschborn, Frankfurter Straße 29 – 35, beauftragt.

<sup>2</sup> ABl. L 223 vom 15.8.2006, S. 1.



e) Binnenschiffe von mindestens 40 Tonnen Verdrängung zur Beförderung von Personen und nicht frachttragende Binnenschiffe für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger, Eisbrecher);

f) Unfertige Gehäuse der unter den Buchstaben a bis e genannten Schiffe, die freischwimmend und beweglich sind.

4.3 Schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet Strukturen, die der Exploration, Gewinnung oder Erzeugung von Öl, Gas und erneuerbaren Energien dienen, und die außer dem Eigenantrieb die Merkmale eines Handelsschiffs aufweisen und dafür ausgelegt sind, im Betrieb mehrfach bewegt zu werden.

4.4 Innovationen im Sinne dieser Richtlinie sind erstmalige industrielle Anwendungen von Ergebnissen der Forschung und Entwicklung (Grundlagenforschung, industrielle Forschung oder experimentelle Entwicklung), d. h. technisch neuer oder wesentlich verbesserter Produkte und Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Union.

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

a) nachweisbare Verbesserungen der Sicherheit oder Wirtschaftlichkeit eines Schiffes oder

b) nachweisbare Verbesserungen des schiffbaulichen Produktionsprozesses auf der Werft oder

c) nachweisbare Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltbereich (z. B. Optimierungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, Motorenemissionen, Abfälle und Sicherheit).

4.6 Förderfähige schiffbauliche Innovationen sind industrielle Anwendungen innovativer Produkte und Verfahren, die gemessen am Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu oder wesentlich verbessert sind.

4.7 Förderfähige schiffbauliche Innovationen sind im Einzelnen

a) neue Typschiffe: Entwicklung, Entwurf und Konstruktion des ersten Schiffes einer potenziellen Serie neuer Schiffe;

b) neue Komponenten und Systeme eines Schiffes: Industrielle Anwendung einzelner innovativer Produkte einschließlich ihrer Implementierung in Schiffsbauten; die Kosten des Baus und Einbaus neuer Schiffsteile oder -systeme sind nur in Ausnahmefällen förderfähig, wenn sie für die Validierung der Innovation erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind;

c) neue Verfahren im Schiffbau: Planung und Entwicklung der erforderlichen Anlagen und Ausrüstungen als Voraussetzung für die Anwendung innovativer Prozesse und Verfahren in Planung, Entwurf und Entwicklung, Fertigung und Logistik des Schiffbaus.

Eine Mehrfachförderung von Komponenten oder Verfahren ist ausgeschlossen. Förderfähig ist nur die erstmalige industrielle Anwendung eines innovativen Produktes oder Verfahrens im Schiffbaubereich in der Europäischen Union.

4.8 Industrielle Anwendungen schiffbaulicher Innovationen gemäß der Nummer 4.7 Buchstabe a und b sind unter der Voraussetzung förderfähig, dass sie der Realisierung mindestens eines konkreten Auftrags zum Neubau, Umbau oder zur Reparatur eines Schiffes (im Folgenden: „Schiffbauauftrag“) dienen. Förderfähig ist nur das jeweils erste Schiff einer potenziellen Schiffsserie.

4.9 Die Entwicklung und Herstellung von Anlagen und Ausrüstungen als Voraussetzung für die industrielle Anwendung innovativer Prozesse und Verfahren gemäß Nummer 4.7 Buchstabe c (im Folgenden: „Vorhaben zur Verfahrensinnovation“ oder nur „Vorhaben“) sind förderfähig, sofern das geförderte Verfahren ausschließlich im Schiffbau angewendet wird. Der Antragsteller hat dazu eine entsprechende Erklärung abzugeben und das Vorhaben zur Verfahrensinnovation so eindeutig und detailliert zu bezeichnen, dass dem Zuwendungsgeber eine begleitende und abschließende Kontrolle der Anwendung möglich ist. Der Antragsteller muss außerdem erklären, über welchen Zeitraum mit Hilfe der Zuwendung erworbene oder hergestellte Gegenstände (Maschinen und Anlagen) für die Anwendung des geförderten neuen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen (im Folgenden: „Zweckbindungsfrist“). Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist darf der Zuwendungsempfänger über die Nutzung des geförderten innovativen Verfahrens frei entscheiden.

## 5 Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovationen

5.1 Förderfähig sind nur die Kosten, die sich aus der Planung, Vorbereitung und Durchführung von konkreten Schiffbauaufträgen oder Vorhaben zur Verfahrensinnovation ergeben. Förderfähige Kosten umfassen sowohl auf der Werft entstehende Entwicklungs-, Fertigungs- und Herstellungskosten als auch die Kosten für Zulieferungen von Dritten, z. B. Systemzulieferunternehmen, Lieferanten schlüsselfertiger Anlagen, Unterauftragnehmern, sofern sie sich direkt und ausschließlich auf die innovativen Teile des Schiffbauauftrags oder des Vorhabens zur Verfahrensinnovation beziehen. Kalkulatorische Kosten (Wagnis-, Opportunitäts- und Risikokosten, kalkulatorischer Unternehmerlohn, etc.) werden nicht anerkannt. Förderfähig sind nur die Kosten, die nach der Antragstellung anfallen. Eine Ausnahme gilt für die Kosten für Machbarkeitsstudien bei innovativen Verfahren, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden. Ob und in welchem Umfang Kosten für Machbarkeitsstudien oder ähnliche Arbeiten förderfähig sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

5.2 Beim Bau eines neuen Typschiffs, für das gemäß Nummer 4.7 Buchstabe a Innovationsförderung gewährt werden kann, sind förderfähig



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

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

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

5.3 Bei der industriellen Anwendung neuer Komponenten und Systeme, für die gemäß Nummer 4.7 Buchstabe b Innovationsförderung gewährt werden kann, sind folgende sich direkt und ausschließlich auf die innovativen Teile beziehende Kosten förderfähig:

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

5.4 Bei der industriellen Anwendung neuer Verfahren, für die gemäß Nummer 4.7 Buchstabe c Innovationsförderung gewährt werden kann, sind folgende sich direkt und ausschließlich auf das Vorhaben zur Verfahrensinnovation beziehende Kosten förderfähig:

- a) Kosten für die Konzeption und Entwicklung;
- b) Material- und Ausrüstungskosten;
- c) gegebenenfalls Kosten für die Erprobung des neuen Verfahrens;
- d) Kosten von Machbarkeitsstudien, die innerhalb von 12 Monaten vor Beantragung der Beihilfe erstellt wurden.

## 6 Anreizeffekt

6.1 Innovationsbeihilfen im Sinne dieser Richtlinie werden nur unter der Voraussetzung gewährt, dass ein Anreizeffekt gemäß Nummer 3.2.4 der Rahmenbestimmungen vorliegt. Die Gewährung der Innovationsbeihilfe muss das Verhalten des Begünstigten (antragstellende Werft) dahingehend ändern, dass er zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst wird. Dazu wird der mit der Beihilfe erwartete Umfang der Tätigkeit mit dem Umfang der entsprechenden Tätigkeit ohne Beihilfe verglichen. Sofern der Antragsteller mindestens eine signifikante Steigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit der Innovationstätigkeit nachweist, kann im Regelfall angenommen werden, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt aufweist.

6.2 Der von der Richtlinie geforderte Anreizeffekt der Innovationsbeihilfe liegt nicht vor, wenn der Begünstigte mit dem innovativen Vorhaben bereits vor der Stellung des Förderantrags begonnen hat.

6.3 Der Begünstigte hat das Vorliegen eines Anreizeffektes gemäß dem Verfahren in Nummer 10.2 Buchstabe c nachzuweisen.

## 7 Begutachtung der Innovation

7.1 Die in den Nummern 4 und 5 bezeichneten Sachverhalte sind durch einen wirtschaftlich vom Antragsteller unabhängigen und fachlich kompetenten Gutachter qualitativ und quantitativ gemäß den Nummern 7.2 und 7.3 zu prüfen. Der Antragsteller muss sowohl hinsichtlich der Auswahl des Gutachters als auch hinsichtlich der formulierten Aufgabenstellung die schriftliche Zustimmung des Zuwendungsgebers einholen. Er legt dazu dem Beauftragten einen entsprechenden formlosen Vorschlag und das Formblatt D (Anlage 4) vor. Erst nach Zustimmung des Beauftragten kann der Antragsteller den Gutachter mit der Erstellung des Gutachtens beauftragen.

7.2 Das Gutachten muss in einer qualitativen Prüfung zu dem Ergebnis kommen, dass die mit Formblatt A (Anlage 1) zur Förderung beantragte schiffbauliche Innovation die Kriterien für ihre Förderfähigkeit gemäß Nummer 4 erfüllt. In



dem Gutachten muss ausdrücklich, nachvollziehbar und begründet dargestellt werden, dass die zur Förderung beantragten schiffbaulichen Innovationen

- a) erstmalige industrielle Anwendungen innovativer Produkte und Verfahren darstellen;
- b) gemessen am technischen Stand der Schiffbauindustrie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union neu sind;
- c) bei ihrer Anwendung zu signifikanten Vorteilen gemäß Nummer 4.5 führen;
- d) bei ihrer erstmaligen industriellen Anwendung mit Risiken technischer oder wirtschaftlicher Fehlschläge verbunden sind.

7.3 Das Gutachten muss im Ergebnis einer quantitativen Prüfung bestätigen, dass im Antrag die förderfähigen Kosten gemäß Nummer 5 ausgewiesen werden und sich ausschließlich auf die schiffbauliche Innovation beziehen. Durch den Gutachter ist aufgrund von spezifischen Kenntnissen der technologischen und schiffbaulichen Abläufe und Zusammenhänge zu prüfen und kurz zu begründen, dass die im Antrag mit Formblatt B (Anlage 2) geltend gemachten Kosten der Sache nach und in ihren Größenordnungen als plausibel gelten können.

### 8 Antragsberechtigung, Betriebsaufspaltung

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

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

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

### 9 Art und Höhe der Innovationsförderung

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

9.2 Die Innovationsförderung beträgt bis zu 20 % der unter Nummer 5 aufgeführten förderfähigen Kosten für industrielle Anwendungen schiffbaulicher Innovationen. Ein Anspruch auf den Förder-Höchstsatz besteht nicht; die Höhe der Innovationsförderung innerhalb der Höchstgrenze bestimmt sich nach der Verfügbarkeit von veranschlagten Haushaltsmitteln. Die Höchstgrenze der Innovationsförderung darf nicht durch Kumulierung verschiedener zulässiger staatlicher Förderungen überschritten werden. Dies gilt auch, sofern die Maßnahme aus anderen Forschungs-, Entwicklungs- oder Innovations-Mitteln (FEI) gefördert wird.

9.3 Bei Innovationen gemäß Nummer 4.5 Buchstabe c kann in Fällen, in denen diese zu signifikanten Verbesserungen des Umweltschutzniveaus und zur Einhaltung neuer Unionsnormen mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten führen oder sie bei Fehlen entsprechender Unionsnormen zu einer Verbesserung des Umweltschutzniveaus führen oder sie es ermöglichen, über die Unionsnormen hinauszugehen, der Förderhöchstsatz auf bis zu 30 % angehoben werden. Die Ausdrücke „Unionsnormen“ und „Umweltschutz“ haben den in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umwelt-schutzbeihilfen festgelegten Sinn.

## B. Verfahren

### 10 Antragstellung

10.1 Anträge auf Innovationsförderung sind von den Antragstellern (antragsberechtigte Werften) schriftlich an den Beauftragten<sup>3</sup> zu richten. Dies gilt auch für Anträge von Werften mit Sitz in einem Bundesland, das sich an der Finanzierung der Zuwendung beteiligt (Kofinanzierung). Der Beauftragte informiert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) und das im Rahmen einer Kofinanzierung betroffene Bundesland über die Antragstellung und holt vor der Gewährung einer Zuwendung die Zustimmung des betreffenden Bundeslandes zur Gesamtfinanzierung und zur Bewilligung ein.

10.2 Anträge auf Innovationsförderung sind bei neuen Typschiffen bzw. der Anwendung neuer Komponenten und Systeme vor dem Abschluss der jeweiligen Schiffbauverträge bzw. bei der Anwendung innovativer Verfahren vor dem

<sup>3</sup> Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Referat 411, Frankfurter Straße 29 – 35, 65760 Eschborn (Telefon: 0 61 96/9 08-0, Telefax: 0 61 96/9 08-8 00, E-mail: [poststelle@bafa.bund.de](mailto:poststelle@bafa.bund.de)).



Beginn des Vorhabens zur Verfahrensinnovation zu stellen. Die Anträge müssen neben dem Antragsschreiben mindestens enthalten:

- a) das Formblatt A (Anlage 1) mit einer aussagekräftigen und differenzierten qualitativen Beschreibung der schiffbaulichen Innovationen, der damit zu erreichenden signifikanten Vorteile für den Auftraggeber und/oder die ausführende Werft sowie der mit der Innovation verbundenen Risiken eines technischen oder wirtschaftlichen Fehlschlags (gegebenenfalls sind dem Formblatt A zusätzliche Nachweise, dass die unter Nummer 4 definierten Innovationsmerkmale erfüllt sind, als Anlagen beizufügen);
- b) das Formblatt B/S oder B/V (Anlage 2a oder 2b) mit einer differenzierten Aufstellung (quantitative Beschreibung) der gemäß Nummer 5 förderfähigen Kosten für die schiffbaulichen Innovationen sowie die Erklärung, dass beim Antragsteller ein den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Buchführung entsprechender Nachweis der aufgeführten förderfähigen Kosten vorliegt (gegebenenfalls sind dem Formblatt B/S oder B/V zusätzliche Nachweise über die gemäß Nummer 5 förderfähigen Kosten für Innovationen, z. B. Investitionspläne für im Falle der Anwendung neuer Verfahren notwendige neue Produktionsanlagen, als Anlagen beizufügen);
- c) Nachweis des Anreizeffektes gemäß Nummer 6 der Richtlinie (im Formblatt A).

Mit der Durchführung des Schiffbauauftrags oder des Vorhabens darf bei der Beantragung von Innovationsförderung noch nicht begonnen worden sein. Als Beginn der Durchführung gilt der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags.

10.3 Die Anträge (Anschreiben einschließlich Formblätter A und B) sind grundsätzlich innerhalb von sechs Monaten nach Antragstellung (Eingang des Antrags bei dem Beauftragten) um folgende Unterlagen zu ergänzen:

- a) die Reedereianfrage oder vergleichbare Belege über die Vorbereitung (Anbahnung) eines Schiffbauauftrags oder die Unterlagen zu Konzepten und/oder Planungen des Vorhabens zur Verfahrensinnovation; der Vertrag über den Schiffbauauftrag ist unverzüglich nach Abschluss nachzureichen;
- b) der Nachweis der hinreichend abgesicherten Finanzierung (Finanzierungskonzept) sowie eine Versicherung, dass die Umstände und Einzelheiten des Schiffbauauftrags bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation vollständig wiedergegeben und insbesondere keine Nebenabreden getroffen worden sind;
- c) eine Darstellung des vorgesehenen zeitlichen Ablaufes der Vorbereitung und/oder Durchführung des Schiffbauauftrags bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation sowie eine Erklärung über den Ort der Durchführung;
- d) die Einwilligung bzw. Zustimmung gemäß Nummer 8.2 im Falle steuerlich anerkannter Betriebsaufspaltung oder einer Organschaft verbundener Unternehmen;
- e) eine Erklärung des Antragstellers, dass kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist sowie dass keine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung 1977 (AO) abgegeben wurde oder abzugeben ist. Bei einer Betriebsaufspaltung oder Organschaft ist auch eine entsprechende Erklärung der Besitzgesellschaft vorzulegen;
- f) eine Versicherung des Antragstellers, dass ihm die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 12 und die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs nach § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) bekannt sind;
- g) das Gutachten gemäß Nummer 7 und das Formblatt D mit der Erklärung des Gutachters (Anlage 4);
- h) eine Versicherung, dem BMWi alle Informationen zuzuleiten, die für die von der Europäischen Kommission verlangte Berichterstattung über die Durchführung der Innovationsförderung benötigt werden;
- i) bei der Beantragung der Förderung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation die Erklärung, über welchen Zeitraum die mit Hilfe der Zuwendung erworbenen und hergestellten inventarisierten Gegenstände (Maschinen und Anlagen) für die Anwendung des innovativen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen (Zweckbindungsfrist) und welche durchschnittliche Nutzungsdauer (Abschreibungsdauer) die inventarisierten Maschinen und Anlagen gemäß der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) herausgegebenen AfA-Tabellen haben (vgl. dazu Nummer 5.4 Buchstabe c) sowie eine Einverständniserklärung des Antragstellers, eine Begehung/Überprüfung der beschafften Gegenstände durch den Beauftragten während der Zweckbindungsfrist zuzulassen.

## 11 Zuwendungsbescheid und Auszahlung, eventuelle Rückzahlung

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

11.2 Grundsätzlich darf die Höhe der zu gewährenden Innovationsförderung 5,0 Mio. Euro nicht überschreiten. Eine Ausnahme gilt für Seeschiffe, sofern die Förderung unter 150 Euro pro cgt (gewichtete Bruttoreaumzahl) liegt. Werden diese Grenzen überschritten, wird vor der Bewilligung durch das BMWi im Wege einer Einzelnotifizierung die Genehmigung der Europäischen Kommission eingeholt. Nach deren Vorliegen wird dem Beauftragten das Verfahren zur weiteren Durchführung der Innovationsförderung zurücküberwiesen.

11.3 Zwei Drittel der Zuwendung einer gewährten Innovationsförderung dürfen nur insoweit und nicht eher angefordert und ausgezahlt werden, als sie zur Deckung angefallener Kosten für den Zuwendungszweck benötigt werden; frühestens dürfen sie jedoch nach dem Abschluss des Schiffbauauftrags bzw. dem Beginn des Vorhabens zur Ver-



fahrensinnovation ausgezahlt werden. Das verbleibende Drittel der gewährten Innovationsförderung kann erst nach der Erfüllung des Schiffbauauftrags bzw. nach der Fertigstellung des Vorhabens sowie nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises nach Nummer 12 ausgezahlt werden. In dem Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die förderfähigen Kosten für die Anwendung innovativer Produkte und Verfahren nachweislich mindestens in der bewilligten Höhe angefallen sind. Bei geringeren förderfähigen Kosten wird der noch auszuzahlende Anteil der Innovationsförderung entsprechend gekürzt.

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

11.5 Wird der Schiffbauvertrag aufgelöst oder das Vorhaben aufgegeben, sind alle bereits geleisteten Beihilfezahlungen zuzüglich Zinsen ab Auszahlungsdatum zu erstatten. Wird das Vorhaben nicht abgeschlossen, sind die nicht zur Deckung der beihilfefähigen Innovationskosten verwendeten Zuwendungen zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen. Der Zinssatz beträgt jährlich 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) und muss mindestens den von der EU-Kommission festgesetzten Referenzzinssätzen entsprechen.

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

11.7 Nach den Nummern 11.5 oder 11.6 bestehende Ansprüche auf zurückzuzahlende Fördermittel werden mit ihrer Entstehung fällig und sind vom Tag ihrer Auszahlung an den Zuwendungsempfänger bis zum Tag ihrer Zurückerstattung mit jährlich 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 BGB zu verzinsen.

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

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

## 12 Verwendungsnachweis

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

12.2 Vom Beauftragten ist das Formblatt C (Anlage 3) mit zusammengefassten Informationen über die geförderte schiffbauliche Innovation an das BMWi zu übergeben.

## 13 Subventionserhebliche Tatsachen, Informations- und Mitwirkungspflichten

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

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

für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen einer Subvention (Zuwendung) oder eines Subventionsvorteils erheblich sind. Hierzu gehören auch Angaben über die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens sowie die Versicherung nach § 807 ZPO und § 284 AO 1977. Subventionserhebliche Tatsachen sind ferner solche, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden, sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit einer beantragten Innovationsförderung (§ 4 des Subventionsgesetzes). Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Auf die Beachtung der Anlage 5 mit der Mitteilung gemäß § 2 des Subventionsgesetzes über die subventionserheblichen Tatsachen wird hingewiesen. Im Falle einer Kofinanzierung gelten zudem die entsprechenden Bestimmungen der an diesem Programm beteiligten Bundesländer.

13.2 Dem Antragsteller und Zuwendungsempfänger obliegen umfassende Informations- und Mitwirkungspflichten, die sich auf alle Phasen einer beantragten und bewilligten Projektförderung erstrecken und denen ohne vorherige



Aufforderung durch den Zuwendungsgeber nachzukommen ist. Sie beginnen mit der vollständigen Vorlage aller erforderlichen Unterlagen und Erklärungen bei der Antragstellung und enden mit der ebenso vollständigen und wahrheitsgemäßen Übermittlung aller im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebenden Dokumente und Erläuterungen nach Erfüllung des Schiffbauauftrags bzw. des Vorhabens zur Verfahrensinnovation. Dazu gehört insbesondere die unverzügliche Mitteilung der Annullierung oder des Wechsels eines Schiffbauauftrags bzw. der Aufgabe oder Änderungen bei der Durchführung eines Vorhabens und der damit verbundenen Veränderungen der förderfähigen Kosten an den Beauftragten. Weiterhin gehört dazu auch die Mitteilung, dass die bei der Förderung eines innovativen Verfahrens zugrunde gelegte Zweckbindungsfrist im Zuwendungsbescheid nicht eingehalten wird.

#### **14 Zu beachtende Vorschriften**

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

#### **15 Ausschlussgründe**

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Innovationsförderung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für die Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 ZPO oder § 284 AO 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

### **C. Schlussbestimmungen**

#### **16 Außendarstellung der finanziellen Förderung durch den Bund und die Küstenländer**

In allen Publikationen (Unternehmensveröffentlichungen, Websites, Konferenzbeiträge, Einladungskarten u. Ä.), in denen auf geförderte Typschiffe oder in Schiffsbauten eingesetzte geförderte innovative Komponenten eingegangen wird, ist vom Zuwendungsempfänger der Hinweis aufzunehmen: „Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages und vom Land ...“. Bei geförderten Vorhaben zur Verfahrensinnovation ist z. B. auf Bauschildern der Hinweis aufzunehmen: „Hier entsteht gefördert durch die Bundesrepublik Deutschland (Vorhabenbezeichnung). Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages“. Im Falle einer Kofinanzierung ist nach Maßgabe entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen auf die Förderung durch das Land hinzuweisen. Die Auflage zu dieser Außendarstellung ist Gegenstand des Zuwendungsbescheides.

#### **17 Berichtspflicht**

Die Bundesregierung erstattet der Europäischen Kommission gemäß Randnummer 29 der Rahmenbestimmungen über Beihilfen für den Schiffbau (2011/C 364/06) jährlich Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

#### **18 Inkrafttreten, Anwendungsbereich und Befristung**

Diese Richtlinie tritt am Tag der Genehmigung durch die EU-Kommission in Kraft (10. Juli 2012). Sie ist bis zum 31. Dezember 2013 befristet, d. h. Förderungen können nur bis zu diesem Zeitpunkt bewilligt werden. Eine Bescheidung des Antrags bis zum 31. Dezember 2013 kann durch den Beauftragten nur sichergestellt werden, wenn sämtliche Bewilligungsvoraussetzungen spätestens bis zum 16. Dezember 2013 vorliegen.

Berlin, den 25. Juli 2012

Bundesministerium  
für Wirtschaft und Technologie

Im Auftrag  
Werner Ressing



### Anlage 1

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

#### Formblatt A: Beschreibung der schiffbaulichen Innovation

Antragsteller		
Schiffbauauftrag (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber) oder Beginn und Zweckbindungsfrist des Vorhabens zur Verfahrensinnovation		
Bezeichnung (Titel)		
Kurze Beschreibung		
Liste wichtiger innovativer Einzelelemente		
Es wird versichert, dass die Innovation nicht bereits gefördert wurde.		
Nachweis der Neuheit	Vergleich mit dem Stand der Technik	
	Beschreibung innovativer Einzelelemente im Vergleich	
Beschreibung der Vorteile der schiffbaulichen Innovation	Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schiffes	
	Verbesserung des schiffbaulichen Produktionsprozesses	
Mit der Innovation verbundene Risiken	Beschreibung der Risiken	
	Konsequenzen bei Eintreten der Risiken	
Nachweis des Anreizeffektes	Nachweis, dass die Innovationsbeihilfe die Werft zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlasst (vgl. Nr. 6.1ff. und Nr. 10.2c, bei Großunternehmen durch Vorlage interner Dokumente.	



### Anlage 2a

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

**Formblatt B/S: Förderfähige Kosten für schiffbauliche Innovation nach Nummer 5.2a und Nummer 5.3 (in Euro)<sup>4</sup>**

Antragsteller	
Schiffbauauftrag (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber)	

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

<sup>4</sup> förderfähige Kosten nach Nummer 5.2b bitte in aussagefähiger Weise formlos darstellen.



### Anlage 2b

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

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

Antragsteller	
Beginn und Dauer der Zweckbindungsfrist des Vorhabens zur Verfahrensinnovation	

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

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



### Anlage 3

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

#### Formblatt C: Berichtsbogen über die Förderung schiffbauliche Innovation

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

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

Gesamtkosten des geförderten innovativen Schiffbaus (1 000 Euro)	
Förderfähige Kosten der schiffbaulichen Innovationen (1 000 Euro)	

Höhe der gewährten Zuwendungen für Innovationsförderung (1 000 Euro)	
--	--

Erläuterungen:



### Anlage 4

Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“

#### Formblatt D: Erklärung des Gutachters

Antragsteller/Werft: \_\_\_\_\_

Antrag vom: \_\_\_\_\_

Innovationsprojekt: \_\_\_\_\_

#### Erklärung des Gutachters

Hiermit erkläre ich, dass ich die in Nummer 7.1 der Richtlinie zum oben genannten Förderprogramm bezeichneten Voraussetzungen eines unabhängigen Gutachters erfülle:

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

Weiterhin bestätige ich, über die erforderliche Sachkenntnis zu verfügen, um eine qualitative und quantitative Prüfung der oben genannten schiffbaulichen Innovation gemäß den Nummern 7.2 und 7.3 der Richtlinie durchführen zu können.

\_\_\_\_\_  
Ort/Datum

\_\_\_\_\_  
Name/Firma (Unterschrift u. Stempel)

---



## Mitteilung gemäß § 2 des Subventionsgesetzes über die subventionserheblichen Tatsachen

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

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

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben	vgl. Richtlinie be- spielsweise Nummer
a)	zu den Rechtsverhältnissen des Antragstellers im Antrag, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>– zum Namen (Firma) und Sitz der Werft (Antragsteller)</li> <li>– zum Bestehen einer Betriebsaufspaltung (Betriebs-/Besitzgesellschaft) oder Organschaft</li> <li>– zur Zustimmung einer Besitz- oder Muttergesellschaft zum Nutzungsrecht des geförder- ten Projektes durch den Antragsteller</li> <li>– Ort und Bundesland der Fertigungsstätte, in der der Schiffbauauftrag bzw. das Vorhaben zur Verfahrensinnovation ausgeführt wird</li> </ul>	8.1 8.2 8.2 3.1, 8.3
b)	in der Beschreibung der zu fördernden schiffbaulichen Innovation im Formblatt A und in weiteren Antragsunterlagen, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>– zum Vorliegen eines Schiffbauauftrags (Bau-Nummer der Werft, Auftraggeber)</li> <li>– zur Nutzung eines Vorhabens zur Verfahrensinnovation für den Schiffbau und zur Zweck- bindungsfrist</li> <li>– zur Bezeichnung (Titel) und Beschreibung der schiffbaulichen Innovation</li> <li>– zur weiteren öffentlichen Förderung für das Projekt bzw. zur Zusicherung, dass die Inno- vation nicht bereits gefördert wurde</li> <li>– zum Nachweis der Neuheit der schiffbaulichen Innovation und zur Beschreibung der in- novativen Einzelelemente</li> <li>– zu den mit der Innovation verbundenen Risiken</li> <li>– zum Vorliegen eines Anreizeffektes</li> </ul>	4.1 bis 4.7  4.8, 10.3a und Formblatt A 4.9, 10.3i und Formblatt A Formblatt A 9.2, 9.3 und Formblatt A Formblatt A  Formblatt A 6.3, 10.2c und Formblatt A
c)	in der Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation im ausgefüllten Formblatt B/S und weiteren Antragsunterlagen, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>– zum Schiffbauauftrag (Bau-Nummer, Auftraggeber und Schiffbaupreis bzw. Vertragspreis des Schiffbauauftrags)</li> <li>– zu den in der Tabelle angegebenen kalkulierten Kosten für eigene Leistungen, Material, untervergebene Arbeiten und Zulieferungen, die sich gem. Nummer 5 der Richtlinie aus- schließlich auf die innovativen Teile des Schiffbauauftrags bzw. des innovativen Verfah- rens beziehen müssen</li> <li>– zum Beginn der Entstehung der Kosten (es sind nur Kosten förderfähig, die ab dem Zeit- punkt der Antragstellung anfallen)</li> </ul>	5.1, 5.2, 5.3  4.8, 10.3a  Formblatt B/S  5.1, 10.2
d)	in der Aufstellung der förderfähigen Kosten für die beantragte schiffbauliche Innovation im ausgefüllten Formblatt B/V und weiteren Antragsunterlagen, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>– zur Planung und Konzeption des Vorhabens zur Verfahrensinnovation (z. B. abgeschlos- sene Liefer- und Leistungsverträge, Investitionsplan u. Ä.)</li> <li>– zu den in der Tabelle angegebenen kalkulierten Kosten für eigene Leistungen, Material, untervergebene Arbeiten und Zulieferungen, die sich gem. Nummer 5 der Richtlinie aus- schließlich auf die innovativen Teile des Vorhabens zur Verfahrensinnovation beziehen müssen</li> <li>– zum Zeitraum, in dem die mit Hilfe der Zuwendung erworbenen und hergestellten inven- tarisierten Gegenstände (Material und Ausrüstung) für die Anwendung des innovativen Verfahrens im Schiffbau genutzt werden sollen (Zweckbindungsfrist) und zur durch- schnittlichen Nutzungsdauer (Abschreibungsdauer) gemäß der vom BMF herausgegebe- nen AfA-Tabellen</li> <li>– zum Beginn der Entstehung der Kosten (es sind nur Kosten förderfähig, die ab dem Zeit- punkt der Antragstellung anfallen)</li> </ul>	5.1, 5.4  4.9, 10.3a  Formblatt B/V  10.3i  5.1, 10.2
e)	zur hinreichend gesicherten Gesamtfinanzierung des Schiffbauauftrags im Finanzierungskon- zept sowie im Vertrag über den Schiffbauauftrag	3.5, 10.3b
f)	in den Erklärungen des Antragstellers, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>– kein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet worden ist</li> <li>– keine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der ZPO oder § 284 der AO 1977 abge- geben wurde oder abzugeben ist</li> </ul>	10.3e 10.3e



	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben	vgl. Richtlinie be- spielsweise Nummer
	– durch die Innovationsbeihilfe die Innovationstätigkeit verstärkt wird und dass mit dem innovativen Vorhaben vor Antragstellung (d. h. Antrag mit Vorlage der Formblätter A und B) noch nicht begonnen worden ist.	6.1, 6.2 und 10.2 Formblatt A, B/S und B/V
g)	die die Höchstgrenze der Innovationsförderung (20 bzw. 30 % der förderfähigen Aufwendungen) betreffen. Sie darf nicht durch Kumulierung verschiedener zulässiger staatlicher Förderungen (sogenannte Doppelförderungen) überschritten werden. Das heißt, dass vom Antragsteller anzugeben sind – sämtliche beantragten und erhaltenen Zuschüsse des Bundes, eines Bundeslandes, einer Kommune oder der EU für die beantragte schiffbauliche Innovation – sämtliche Drittmittel zur Finanzierung der beantragten förderfähigen Aufwendungen	9.2, 9.3
h)	zur Höhe der gewichteten Bruttoreaumzahl (cgt) des Schiffes des zugrunde liegenden Schiffbauauftrags	11.2
i)	über die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse des Antragstellers und seiner Vertragsverhältnisse mit dem Auftraggeber im Zusammenhang mit der Innovationsförderung.	13.1

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

	Hierunter fallen die Tatsachen und Angaben
a)	die dem BAFA bei der Durchführung des Innovationsvorhabens nach den Bestimmungen der Richtlinie und des Zuwendungsbescheides mitzuteilen sind, insbesondere Tatsachen – die die teilweise oder vollständige Erreichung des Zuwendungszweckes gefährden oder unmöglich machen – die den Verwendungszweck betreffen oder wenn sich sonstige für die Bewilligung maßgebliche Umstände ändern oder wegfallen – die darauf hinweisen, dass der Zuwendungszweck nicht zu erreichen ist
b)	im Verwendungsnachweis, die die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung betreffen
d)	zu nachträglichen Änderungen des Schiffbauvertrags bzw. dessen Durchführung oder dessen Stornierung. Diese sind dem BAFA umgehend mitzuteilen. Dies gilt auch, wenn das Projekt aufgegeben oder erheblich geändert wird
e)	zu nachträglichen Änderungen des Vorhabens zur Verfahrensinnovation bzw. dessen Durchführung oder dessen Aufgabe. Diese sind dem BAFA umgehend mitzuteilen. Dies gilt auch, wenn das Projekt aufgegeben oder erheblich geändert wird
f)	Beantragung/Eröffnung eines Insolvenzverfahren gegen die Zuwendungsempfängerin (antragstellende Werft)

### 3. Scheingeschäfte, Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten

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



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den XXX  
[...] (2011) XXX Entwurf

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**RAHMENBESTIMMUNGEN ÜBER BEIHILFEN FÜR DEN SCHIFFBAU**

## MITTEILUNG DER KOMMISSION

### RAHMENBESTIMMUNGEN ÜBER BEIHILFEN FÜR DEN SCHIFFBAU

#### 1. ALLGEMEINES

1. Seit Beginn der 1970er Jahre gelten für den Schiffbau eine Reihe besonderer staatlicher Beihilferegeln, die im Laufe der Zeit schrittweise an die horizontalen Vorschriften über staatliche Beihilfen angepaßt worden sind. Die derzeitigen Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau<sup>1</sup> laufen am 31. Dezember 2011 aus. Im Bestreben um mehr Transparenz und eine Vereinfachung der Beihilfavorschriften beabsichtigt die Kommission, die Unterschiede zwischen den Regeln für den Schiffbau und denjenigen für andere Industriezweige weitestgehend aufzuheben und die allgemeinen, sektorübergreifenden Bestimmungen auch auf den Schiffbau anzuwenden<sup>2</sup>.
2. Die Kommission erkennt gleichwohl an, daß der Schiffbau sich aufgrund bestimmter Merkmale von anderen Industriezweigen unterscheidet, z. B. durch kurze Produktionsserien, die Größe, den Wert und die Komplexität der hergestellten Einheiten und die Tatsache, daß Prototypen im Allgemeinen kommerziell genutzt werden.
3. Aufgrund dieser besonderen Merkmale hält es die Kommission für angemessen, für den Schiffbau weiterhin besondere Bestimmungen für Innovationsbeihilfen anzuwenden, wobei sicherzustellen ist, daß diese Art der Beihilfen die Handels- und Wettbewerbsbedingungen nicht in einem Maß beeinträchtigen, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
4. Staatliche Innovationsbeihilfen sollen den Begünstigten dazu veranlassen, sein Verhalten zu ändern, so daß seine Innovationstätigkeit intensiviert wird und Vorhaben oder Tätigkeiten in Angriff genommen werden, die andernfalls überhaupt nicht oder nur in geringerem Umfang durchgeführt würden. Der Anreizeffekt wird durch eine kontrafaktische Analyse ermittelt, in der der mit der Beihilfe erwartete Umfang der Tätigkeit mit dem Umfang der entsprechenden Tätigkeit ohne Beihilfe verglichen wird. In diesen Rahmenbestimmungen sind besondere Voraussetzungen festgelegt, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen sicherzustellen, daß ein Anreizeffekt besteht.
5. In Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsteilnehmern wurden informelle Regeln für Innovationsbeihilfen im Schiffbau entwickelt, die sich insbesondere auf die beihilfefähigen Kosten und die Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens beziehen und die in der Beschlusspraxis der Kommission ihren Niederschlag gefunden haben. Im Interesse der Transparenz sollten diese Regeln formal in die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen aufgenommen werden.

---

<sup>1</sup> ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

<sup>2</sup> Siehe Aktionsplan Staatliche Beihilfen (KOM(2005) 107 endg.), Randnr. 65: „Schließlich wird die Kommission darüber entscheiden, ob es weiterhin Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau bedarf oder ob die horizontalen Vorschriften hier ausreichen“.

6. Im Bereich der Regionalbeihilfen wird die Kommission 2013 die horizontalen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013<sup>3</sup> überprüfen. Sie wird deshalb zunächst weiterhin dieselben Regionalbeihilfenvorschriften auf den Schiffbau anwenden, die derzeit nach den Rahmenbestimmungen von 2003 vorgesehen sind, um die Situation dann im Zuge der Überarbeitung der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung erneut zu beurteilen.
7. Für Ausfuhrkredite sollen diese Rahmenbestimmungen die Einhaltung der geltenden internationalen Verpflichtungen gewährleisten.
8. Diese Rahmenbestimmungen enthalten deshalb sowohl Bestimmungen über Innovations- und Regionalbeihilfen für den Schiffbau als auch Bestimmungen über Ausfuhrkredite. Darüber hinaus können Beihilfen für den Schiffbau nach dem AEUV und nach den horizontalen Beihilfeinstrumenten<sup>4</sup> als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern darin nichts anderes vorgesehen ist.
9. Nach Artikel 346 AEUV und vorbehaltlich des Artikels 348 AEUV kann jeder Mitgliedstaat die Maßnahmen ergreifen, die seines Erachtens für die Wahrung seiner wesentlichen Sicherheitsinteressen erforderlich sind, was die Finanzierung von Schiffen für militärische Zwecke angeht.
10. Die Kommission beabsichtigt, die in diesen Rahmenbestimmungen niedergelegten Grundsätze vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 anzuwenden. Danach erwägt die Kommission, die Bestimmungen über Innovationsbeihilfen in den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation<sup>5</sup> zu übernehmen und die Regionalbeihilfen für den Schiffbau in die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zu integrieren.

## **2. ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

11. Nach diesen Rahmenbestimmungen kann die Kommission Beihilfen für Werften, im Falle von Ausfuhrkrediten Beihilfen für Reedereien, die für den Bau, die Reparatur oder den Umbau von Schiffen gewährt werden, Innovationsbeihilfen für den Bau schwimmender und beweglicher Offshore-Strukturen genehmigen.
12. Im Sinne dieser Rahmenbestimmungen bezeichnet der Ausdruck
  - a) „Schiffbau“ den Bau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb in der Union;
  - b) „Schiffsreparatur“ die in der Union durchgeführte Reparatur oder Instandsetzung von Handelsschiffen mit Eigenantrieb;

---

<sup>3</sup> ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

<sup>4</sup> So sind in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1) z. B. die Voraussetzungen für die Genehmigung von Beihilfen für Werften festgelegt, die umweltfreundlichere Produktionsverfahren einführen wollen. Zudem können Reedereien Beihilfen für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen erhalten, die über die Normen der Union hinausgehen, oder durch die bei Fehlen solcher Normen der Umweltschutz verbessert wird, so daß insgesamt ein Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Seeverkehr geleistet wird.

<sup>5</sup> ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

- c) „Schiffsumbau“ den in der Union durchgeführten Umbau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb von mindestens 1000 BRZ<sup>6</sup>, sofern er zu einer umfassenden Änderung des Ladeprogramms, des Rumpfes, des Antriebssystems oder der Fahrgastunterbringung führt;
- d) „Handelsschiff mit Eigenantrieb“ ein Schiff, das durch einen festen Antrieb und eine feste Steuerung alle Merkmale der Manövrierfähigkeit für den Hochseeinsatz und den Einsatz auf Binnengewässern besitzt und in einer der folgenden Kategorien angehört:
  - i) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe zur Beförderung von Personen und/oder Gütern;
  - ii) seegängige Schiffe von mindestens 100 BRZ und Binnenschiffe entsprechender Größe für die Durchführung von Sonderaufgaben (z. B. Schwimmbagger und Eisbrecher);
  - iii) Schlepper mit einer Leistung von mindestens 365 kW;
  - iv) unfertige Gehäuse der unter Ziffer i), ii) und iii) genannten Schiffe, die freischwimmend und beweglich sind;
- e) „schwimmende und bewegliche Offshore-Strukturen“ Strukturen, die der Exploration, Gewinnung oder Erzeugung von Öl, Gas und erneuerbaren Energien dienen, und die außer dem Eigenantrieb die Merkmale eines Handelsschiffs aufweisen.

### **3. BESONDERE MASSNAHMEN**

#### **3.1. Regionalbeihilfen**

13. Regionalbeihilfen für den Schiffbau, die Schiffsreparatur oder den Schiffsumbau können als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie insbesondere die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
- a) Die Beihilfen werden für Investitionen zur Sanierung oder Modernisierung bestehender Werften gewährt, die nicht mit deren finanzieller Umstrukturierung verknüpft sind, und erhöhen die Produktivität der vorhandenen Anlagen;
  - b) In Regionen, die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV genannt sind und der von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen angenommenen Fördergebietskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 22,5 % Bruttosubventionsäquivalent.
  - c) In Regionen, die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV genannt sind und der von der Kommission für jeden Mitgliedstaat zur Gewährung von Regionalbeihilfen angenommenen Fördergebietskarte entsprechen, liegt die Beihilfeintensität nicht über 12,5 % Bruttosubventionsäquivalent bzw. nicht

---

<sup>6</sup> Bruttoreaumzahl.

über der anwendbaren Höchstgrenze für Regionalbeihilfen, wobei der niedrigere Wert maßgebend ist.

- d) Die Beihilfe ist auf die förderfähigen Ausgaben im Sinne der Definition in den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 beschränkt.

## **3.2. Innovationsbeihilfen**

### *3.2.1. Beihilfefähige Vorhaben*

14. Beihilfen für Innovationsmaßnahmen für den Schiffbau, für Schiffsreparaturen oder Schiffsumbauten können bis zu einer Bruttobeihilfeintensität von höchstens 20 % als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern sie sich auf die industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren, d. h. technisch neuer oder wesentlich verbesserter Produkte und Verfahren im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie in der Union, beziehen, die das Risiko eines technischen oder industriellen Fehlschlags bergen. Innovationsbeihilfen für die Ausrüstung und Modernisierung von Fischereifahrzeugen sind als nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen, ausgenommen wenn die in Artikel 25 Absätze 2 und 6 der Verordnung des Rates vom 27. Juli 2006 über den Europäischen Fischereifonds<sup>7</sup> oder in den darauffolgenden Bestimmungen festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Einer Werft kann keine Beihilfe gewährt werden, wenn eine Beihilfe vom Europäischen Fischereifonds, oder vom darauffolgenden Rechtsakt oder irgendeine andere öffentliche Hilfe für dasselbe Schiff gewährt wird.
15. Innovative Produkte und Verfahren im Sinne von Nummer 14 sind Qualitäts- und Leistungsverbesserungen im Umweltbereich (z. B. Optimierungen im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch, Motorenemissionen, Abfälle und Sicherheit).
16. Zielen Innovationen auf einen besseren Umweltschutz ab und führen sie zur Einhaltung neuer Unionsnormen mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten oder führen sie bei Fehlen entsprechender Unionsnormen zu einer Verbesserung des Umweltschutzniveaus oder ermöglichen sie es, über die Unionsnormen hinauszugehen, kann die Beihilfehöchstintensität auf bis zu 30 % brutto angehoben werden. Die Ausdrücke „Unionsnormen“ und „Umweltschutz“ haben den in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen festgelegten Sinn.
17. Bei den innovativen Produkten, die die Voraussetzungen von Nummer 14 erfüllen, handelt es sich entweder um einen neuen Schiffstyp, d. h. um das erste Schiff einer potentiellen Schiffsserie (Prototyp), oder um innovative Schiffsteile, die als separate Komponenten vom Schiff getrennt werden können.
18. Sofern die unter Nummer 14 genannten Kriterien erfüllt sind, beziehen sich innovative Prozesse auf die Entwicklung und Umsetzung neuer Prozesse in Produktion, Management, Logistik und Technik.
19. Innovationsbeihilfen sind nur mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn sie für die erste industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren gewährt werden.

---

<sup>7</sup> ABl. L 223 vom 15.8.2006, S. 1.

### 3.2.2. *Beihilfefähige Kosten*

20. Innovationsbeihilfen für Produkte und Verfahren müssen auf die Deckung der Aufwendungen für Investitionen und Konstruktions-, Ingenieur- und Testtätigkeiten beschränkt sein, die sich direkt und ausschließlich auf den innovativen Teil des Vorhabens beziehen und nach Beantragung der Innovationsbeihilfe anfallen<sup>8</sup>.
21. Als beihilfefähige Kosten gelten die Kosten der Werft sowie Kosten für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge an Dritte (z. B. System- und Turnkey-Anbieter sowie Subunternehmen), sofern die betreffenden Lieferungen und Dienstleistungen in engem Zusammenhang mit der Innovation stehen. Die beihilfefähigen Kosten sind im Anhang genauer definiert.
22. Die vom Mitgliedstaat zu bestimmende für Innovationsbeihilfen zuständige nationale Bewilligungsbehörde muß die beihilfefähigen Kosten anhand von Schätzungen überprüfen, die vom Antragsteller vorzulegen und zu belegen sind. Machen Werften Kosten für Lieferungen und Dienstleistungen geltend, so dürfen den Anbietern dieser Lieferungen und Leistungen keine Beihilfen für denselben Zweck gewährt worden sein.

### 3.2.3. *Bestätigung des innovativen Charakters des Vorhabens*

23. Damit eine Innovationsbeihilfe nach diesen Rahmenbestimmungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann, muß bei der zuständigen nationalen Behörde ein Antrag gestellt werden, bevor der Antragsteller eine verbindliche Vereinbarung über die Durchführung des Vorhabens schließt, für die die Innovationsbeihilfe beantragt wird. Der Antrag muß sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Beschreibung der Innovation enthalten.
24. Die zuständige nationale Behörde muß sich von einem unabhängigen und fachlich kompetenten Gutachter bescheinigen lassen, daß die Beihilfe für ein Vorhaben beantragt wird, bei dem es sich im Vergleich zum Stand der Technik in der Schiffbauindustrie der Union um ein technisch neues oder wesentlich verbessertes Produkt oder Verfahren handelt (qualitative Bewertung). Die Beihilfe kann nur als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn der unabhängige, fachlich kompetente Gutachter der zuständigen nationalen Behörde bescheinigt, daß sich die für das Vorhaben berechneten beihilfefähigen Kosten ausschließlich auf die innovativen Teile des Vorhabens beziehen (quantitative Bewertung).

### 3.2.4. *Anreizeffekt*

25. Innovationsbeihilfen im Sinne dieser Rahmenbestimmungen müssen einen Anreizeffekt aufweisen, d. h. das Verhalten des Begünstigten dahingehend ändern, daß er zu verstärkter Innovationstätigkeit veranlaßt wird. Die Beihilfen müssen dazu führen, daß die Innovationstätigkeit im Hinblick auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit gesteigert wird.

---

<sup>8</sup> Ausgenommen sind Kosten für Machbarkeitsstudien für innovative Verfahren, die innerhalb von 12 Monaten vor Antragstellung durchgeführt wurden.

26. Im Einklang mit Nummer 0 ist die Kommission der Auffassung, daß Beihilfen keinen Anreiz für den Beihilfeempfänger darstellen, wenn dieser bereits vor Stellung des Beihilfeantrags bei den nationalen Behörden mit dem Vorhaben<sup>9</sup> begonnen hat.
27. Um zu überprüfen, ob die Beihilfe den Begünstigten zur Änderung seines Verhaltens und zur Intensivierung seiner Innovationstätigkeiten veranlassen wird, muß der Mitgliedstaat eine Ex-ante-Bewertung der Innovationssteigerung vorlegen, die auf einem Vergleich der Situation ohne Beihilfe mit der Situation nach Beihilfegewährung basiert. Hierfür können zusammen mit sonstigen Zahlenangaben und/oder qualitativen Faktoren, die vom Mitgliedstaat mit seiner Anmeldung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV vorgelegt werden, die anzuwendenden Kriterien Innovationssteigerung in Bezug auf Umfang, Reichweite, aufgewendete Mittel oder Geschwindigkeit der Innovationstätigkeiten einschließen.
28. Sofern zumindest bei einem dieser Faktoren signifikante Veränderungen unter Berücksichtigung des normalen Verhaltens eines Unternehmens in dem betreffenden Wirtschaftszweig nachgewiesen werden können, nimmt die Kommission im Regelfall an, daß die Beihilfe einen Anreizeffekt aufweist.
29. Bei der Würdigung einer Beihilferegulung werden die Voraussetzungen für einen Anreizeffekt als erfüllt gelten, wenn der Mitgliedstaat sich verpflichtet, Einzelbeihilfen im Rahmen der betreffenden genehmigten Regulung nur zu gewähren, nachdem er sich vergewissert hat, daß ein Anreizeffekt vorliegt, und über die Durchführung der genehmigten Beihilferegulung jährlich Bericht zu erstatten.
30. Anträgen auf Innovationsbeihilfen darf nur unter der Bedingung stattgegeben werden, daß der Beihilfeempfänger eine verbindliche Vereinbarung über die Durchführung des betreffenden Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauvorhabens bzw. -verfahrens schließt, für das die Innovationsbeihilfe beantragt wurde. Zahlungen können erst nach Unterzeichnung des entsprechenden Vertrags geleistet werden. Wird der Vertrag aufgelöst oder das Vorhaben aufgegeben, sind alle bereits geleisteten Beihilfezahlungen zuzüglich Zinsen ab Auszahlungsdatum zu erstatten. Wird das Vorhaben nicht abgeschlossen, sind die nicht zur Deckung der beihilfefähigen Innovationskosten verwendeten Beihilfen zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen. Der Zinssatz muß mindestens den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen entsprechen.

### **3.3. Ausfuhrkredite**

31. Beihilfen für den Schiffbau in Form von staatlich geförderten Kreditfazilitäten zugunsten inländischer und ausländischer Reedereien oder zugunsten von Dritten für den Bau oder Umbau von Schiffen können als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den einschlägigen Bestimmungen des OECD-Übereinkommens von 1998 über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Schiffe oder mit Folgevorschriften, die in einem solchen Übereinkommen enthalten sind oder ein solches Übereinkommen ersetzen, im Einklang stehen.

---

<sup>9</sup> Dies schließt nicht Machbarkeitsstudien aus, die vom potentiellen Beihilfeempfänger vorab in Auftrag gegeben wurden, und die nicht vom Beihilfeantrag gedeckt sind.

#### **4. ÜBERWACHUNG UND BERICHTERSTATTUNG**

32. Die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags<sup>10</sup> und die Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags<sup>11</sup> verpflichten die Mitgliedstaaten dazu, der Kommission Jahresberichte über alle bestehenden Beihilferegulungen vorzulegen. Bei Erlass eines Beschlusses nach diesen Rahmenbestimmungen kann die Kommission die Mitgliedstaaten bei Innovationsbeihilfen, die Großunternehmen im Rahmen einer genehmigten Regelung gewährt werden, ersuchen, u. a. anhand der in Nummer 3.2.4 angegebenen Kriterien zu erläutern, in welcher Weise bei den Beihilfen zugunsten dieser großen Unternehmen die Voraussetzungen für das Vorliegen des Anreizeffekts gewährleistet wurden.

#### **5. KUMULIERUNG**

33. Die in diesen Rahmenbestimmungen festgelegten Höchstgrenzen gelten unabhängig davon, ob die Beihilfen ganz oder teilweise aus einzelstaatlichen Mitteln oder aus Mitteln der Union finanziert werden. Die in Anwendung dieser Rahmenbestimmungen genehmigten Beihilfen dürfen nicht mit anderen Formen staatlicher Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV oder mit einer anderen Form der EU-Förderung kombiniert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine höhere als die in diesen Rahmenbestimmungen festgelegte Beihilfeintensität ergibt.
34. Dienen die Beihilfen verschiedenen Zwecken und betreffen sie dieselben beihilfefähigen Kosten, so ist die günstigste Höchstgrenze anwendbar.

#### **6. ANWENDUNG DIESER RAHMENBESTIMMUNGEN**

35. Die Kommission wird die in diesen Rahmenbestimmungen niedergelegten Grundsätze vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 anwenden. Die Kommission wird diese Grundsätze auf alle angemeldeten Beihilfemaßnahmen anwenden, zu denen sie nach dem 31. Dezember 2011 einen Beschluß zu erlassen hat, auch wenn die Vorhaben vor der Veröffentlichung angemeldet worden sind.
36. Gemäß der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln<sup>12</sup> wendet die Kommission die in diesen Rahmenbestimmungen festgelegten Grundsätze auf nicht angemeldete Beihilfen an, die nach dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden.

---

<sup>10</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

<sup>11</sup> ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.

<sup>12</sup> ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22.

## ANHANG

### **Beihilfefähige Kosten bei Innovationsbeihilfen für den Schiffbau**

#### 1) Neuer Schiffstyp

Beim Bau eines neuen Schiffstyps, der für eine Innovationsbeihilfe in Betracht kommt, sind die folgenden Kosten beihilfefähig:

- a) Kosten der Konzeptentwicklung;
- b) Kosten des Konzeptentwurfs;
- c) Kosten des funktionellen Entwurfs;
- d) Kosten des Detailentwurfs;
- e) Kosten von Studien, Tests, Mock-ups und ähnliche Kosten im Zusammenhang mit der Schiffsentwicklung und -konstruktion;
- f) Kosten der Planung der konstruktiven Umsetzung;
- g) Kosten von Tests und der Erprobung des Produkts.
- h) Erhöhte Arbeits- und Gemeinkosten für einen neuen Schiffstyp (Lernkurve).

Für die Zwecke von Buchstaben a bis g sind Kosten im Zusammenhang mit der normalen Konstruktion bei früheren Schiffstypen ausgenommen.

Für die Zwecke von Buchstabe h können Produktionsmehrkosten für eine Beihilfe in Betracht kommen, wenn sie zur Erprobung der technischen Innovation unbedingt erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind. Aufgrund der technischen Anforderungen beim Bau eines Prototyps übersteigen die Produktionskosten des ersten Schiffs in der Regel die Produktionskosten späterer Schwesterschiffe. Diese Produktionsmehrkosten werden als Differenz zwischen den Arbeitskosten und den damit verbundenen Gemeinkosten für das erste Schiff eines neuen Typs und den Produktionskosten späterer Schiffe derselben Serie (Schwesterschiffe) definiert. Die Arbeitskosten umfassen Löhne und Sozialabgaben.

Dementsprechend können in begründeten Fällen ausnahmsweise höchstens 10 % der Produktionskosten im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Schiffstyps als beihilfefähige Kosten angesehen werden, wenn diese Kosten für die Validierung der technischen Innovation erforderlich sind. Begründete Fälle sind Fälle, in denen die Produktionsmehrkosten auf über 3 % der Produktionskosten der später gefertigten Schwesterschiffe geschätzt werden.

2) Neue Schiffsteile und -systeme

Bei neuen Schiffsteilen oder -systemen, die für Innovationsbeihilfen in Betracht kommen, sind die folgenden Kosten beihilfefähig, sofern sie in engem Zusammenhang mit der Innovation stehen:

- a) Konstruktions- und Entwicklungskosten;
- b) Kosten der Tests an dem innovativen Schiffsteil sowie der Mock-ups;
- c) Material- und Ausrüstungskosten;
- d) in Ausnahmefällen Kosten des Baus und Einbaus neuer Schiffsteile oder -systeme, die für die Validierung der Innovation erforderlich und auf den nötigen Mindestbetrag beschränkt sind.

3) Neue Verfahren

Bei neuen Verfahren, die für Innovationsbeihilfen in Betracht kommen, sind die folgenden Kosten beihilfefähig, sofern sie in engem Zusammenhang mit dem innovativen Verfahren stehen:

- a) Konstruktions- und Entwicklungskosten;
- b) Material- und Ausrüstungskosten;
- c) gegebenenfalls Kosten der Erprobung des neuen Verfahrens;
- d) Kosten von Machbarkeitsstudien, die innerhalb von 12 Monaten vor Beantragung der Beihilfe erstellt wurden.