

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff

Vom 17. August 2017

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Förderziele und Zuwendungszweck

Ziel der Förderrichtlinie ist es, die Einführung von verflüssigtem Erdgas (LNG) in der deutschen Schifffahrt voranzutreiben.

Durch die Förderung sollen gezielte Anreize zur Diversifizierung der Kraftstoffbasis und Nutzung von Erdgas als Schiffskraftstoff, insbesondere im Bereich der deutschen Häfen und europäischen Gewässer, gesetzt werden, um hier erhebliche Vorteile für den Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz zu realisieren.

Die Investitionszuwendung unterstützt den Zuwendungsempfänger, im Rahmen seiner Tätigkeit über geltende Unionsnormen hinauszugehen und dadurch den Umweltschutz zu verbessern.

Die Förderung von LNG als Schiffskraftstoff trägt zur Senkung der Luftschadstoffemissionen bei. Im Gegensatz zu herkömmlichen, ölbasierten Kraftstoffen verursacht LNG aufgrund seiner Zusammensetzung (Hauptbestandteil Methan) keinerlei Schwefeloxid-Emissionen (SO_x). Stickoxid-Emissionen (NO_x) werden im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen um bis zu 90 % und Partikel-Emissionen um ca. 98 % reduziert. Somit steht die Förderung von LNG als umweltfreundliche Kraftstoffalternative für die Schifffahrt auch im Einklang mit der Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe sowie der Richtlinie 2016/802/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe.

Die Förderung soll gleichzeitig die Förderung der in MARPOL Annex VI Regel 13 Nummer 5.1.1 festgelegten Grenzwerte für Motoren von Seeschiffen unterstützen. Deshalb sind nur Motoren förderungswürdig, die die dort niedergelegten Anforderungen für Motoren der Klasse Tier III einhalten, wobei MARPOL Annex VI Regel 13 Nummer 5.2 berücksichtigt werden kann.

Mit der Förderrichtlinie soll ferner die Nachfrage nach LNG als Schiffskraftstoff in Deutschland gesteigert werden, um damit Anreize für den Aufbau der entsprechenden LNG-Versorgungsinfrastruktur in Häfen für wirtschaftlich agierende Unternehmen der Gasbranche zu geben. Die Richtlinie 2014/94/EU verpflichtet die Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um den Aufbau einer Infrastruktur zur Versorgung von See- und Binnenschiffen mit LNG in Häfen des TEN-V-Kernetzes bis zum Jahr 2025 in Seehäfen und bis zum Jahr 2030 in Binnenhäfen zu gewährleisten.

Die Förderrichtlinie stellt zudem eine konkrete Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS) dar, deren Weiterentwicklung das möglichst zeitnahe Erreichen der Marktreife von alternativen Antrieben und Kraftstoffen sicherstellen soll.

Diese Förderrichtlinie legt die Voraussetzungen und das Verfahren für Zuwendungen an Schifffahrtsunternehmen oder Betreiber von Schiffen für Investitionen in den Neubau oder die Umrüstung von Schiffen für die Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff fest.

1.2 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie und auf der Grundlage der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO).

Die Zuwendungen erfolgen nach Artikel 36 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 187 vom 26. Juni 2014) – Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO). Die in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen für Umweltschutzbeihilfen müssen vorliegen.

Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Förderung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Förderrichtlinie:

- a) Die Ausrüstung von Schiffsneubauten mit Antrieben zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff im reinen Gas- bzw. im sogenannten Dual-Fuel Betrieb für den Hauptantrieb.
- b) Die Umrüstung und der Austausch herkömmlicher Dieselmotoren an Bord bestehender Schiffe für eine Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff im reinen Gas- bzw. im sogenannten Dual-Fuel Betrieb für den Hauptantrieb.

Wenn die Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs nach Buchstabe a oder Buchstabe b gefördert wird, ist auch die Aus- bzw. Umrüstung von Hilfsmaschinen für den LNG-Betrieb förderfähig.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsteller kann ein Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform sein, das Eigentümer eines Schiffs ist, welches in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist und eine Gemeinschaftsflagge führt und welches es gewerblich bzw. im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern nutzt.

Antragsteller kann ferner ein Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform sein, das den Neubau eines Schiffs plant, welches es gewerblich bzw. im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern nutzt.

Zuwendungsberechtigt sind auch Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts.

Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

Von einer Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder veröffentlicht worden ist. Dasselbe gilt für Unternehmen, die einer Rückforderung aufgrund eines früheren Beschlusses der EU-Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihre Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.

4 Zuwendungsvoraussetzung

Die Vorhaben müssen nach Prüfung durch die Bewilligungsbehörde oder den beauftragten Projektträger als förderfähig anerkannt sein. Die Förderung darf zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen.

Zuwendungen können nur bewilligt werden, wenn mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde. Als Zeitpunkt des Vorhabenbeginns ist der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Der Zuwendungsbescheid muss vor Abschluss eines Lieferungs- bzw. Leistungsvertrags vorliegen. Bereits geleistete Vorarbeiten müssen nachgewiesen werden, sind aber nicht förderfähig.

5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung gewährt.

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrkosten berechnet, die zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff erforderlich sind. Die beihilfefähigen Kosten werden wie folgt ermittelt:

- a) wenn bei den Gesamtinvestitionskosten die Kosten einer Investition in den Umweltschutz als getrennte Investition ermittelt werden können, dann sind diese umweltschutzbezogenen Kosten die beihilfefähigen Kosten;
- b) in allen anderen Fällen werden die Kosten einer Investition in den Umweltschutz anhand eines Vergleichs mit einer ähnlichen weniger umweltfreundlichen Investition, die ohne Beihilfe durchaus hätte durchgeführt werden können, ermittelt. Die Differenz zwischen den Kosten dieser beiden Investitionen sind die umweltschutzbezogenen Kosten und somit beihilfefähigen Kosten.

Nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten sind nicht beihilfefähig.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Es gelten die Förderquoten nach Artikel 36 AGVO (Umweltschutzbeihilfen):

- die Zuwendung beträgt bis zu 40 % der beihilfefähigen Kosten,
- bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird die Förderquote um bis zu 20 %-Punkte, bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um bis zu 10 %-Punkte erhöht.

Zu Feststellung der Unternehmenskategorie gelten die KMU-Definitionen in Anhang 1 Artikel 2 AGVO.

6 Zweckbindungsfrist

Die zweckgebundene gewerbliche Verwendung bzw. Verwendung im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung des geförderten Schiffs für die Seeschifffahrt, insbesondere auf europäischen Gewässern, über einen Zeitraum von mindestens acht Jahren nach Aus- bzw. Umrüstung ist durch den Zuwendungsempfänger sicherzustellen. Bei Veränderung ist die Bewilligungsbehörde zu informieren. Diese prüft, ob die Veränderung die Grundlagen für den Zuwendungsbescheid berührt. Vorzeitige Abwrackung, Veräußerung, Ausbau bzw. erneute Umrüstung kann zur Rücknahme oder Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Verpflichtung zur Rückzahlung der Zuwendung führen.

7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis an Unternehmen werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung“ (ANBest-P). Bestandteil eines Zuwendungsbescheids an juristische Personen öffentlichen Rechts werden die „Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften“ (ANBest-Gk).

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 beginnen mit der vollständigen, rechtzeitigen und wahrheitsgemäßen Übermittlung aller im Rahmen des zu erstellenden Verwendungsnachweises abzugebenden Dokumente und Erläuterungen nach Fertigstellung des Projekts.

Sie umfassen außerdem 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.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind und diesbezügliche Änderungen anzuzeigen.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetrugs aufgeklärt.

8 Verfahren

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Projektträger beauftragen.

Zuwendungsanträge können nach entsprechendem Aufruf, der unter anderem auf der Internetseite des BMVI (www.bmvi.de) bekannt gegeben wird, eingereicht werden. Mehrere Aufrufe sind möglich. Die voraussichtlichen Umweltwirkungen der geförderten Investitionen sind im Antrag darzulegen. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht.

Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Gewährung erfolgt in der Reihenfolge des Antragsübergangs und in Abhängigkeit der Bewertung der Förderwürdigkeit, die den Beitrag des Projekts zur Erreichung der Förderziele beurteilt. Die dieser Bewertung zu Grunde liegenden Kriterien und Indikatoren werden im Aufruf konkretisiert. Für den Zeitpunkt des Antragsübergangs ist das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags maßgeblich. Unvollständige oder fehlerhafte Anträge führen nicht zur Frist- und Rangwahrung.

Quantitative und/oder qualitative Effekte der Projekte müssen mit Projektabschluss nachgewiesen werden. Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist ist für den Zeitraum der Zweckbindungsfrist ein Nachweis über den prozentualen Einsatz von LNG im Vergleich zu herkömmlichem Kraftstoff bei Dual-Fuel-Motoren oder bei einer Teilaustrüstung mit LNG-Motoren vorzulegen. Ferner ist der Nutzen für die Umwelt nachzuweisen. Eine geeignete Vorgehensweise zur Nachweiserbringung ist im Projekt darzulegen. Eine externe Evaluation bleibt vorbehalten.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der ge-

währten Zuwendungen gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Verletzt der Antragsteller oder Zuwendungsempfänger seine Informations- oder Mitwirkungspflichten, kann dies gemäß den §§ 48, 49 VwVfG oder anderer Rechtsvorschriften zu einer Rücknahme oder einem Widerruf des Zuwendungsbescheids mit Wirkung für die Vergangenheit führen. In diesem Fall hat der Antragsteller die Zuwendung nach § 49a VwVfG zu erstatten.

Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 12 AGVO zur Prüfung berechtigt. Zuwendungen über 500 000 Euro werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht.

9 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft.

Berlin, den 17. August 2017

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Gerhard Schulz