



Erster Aufruf zur Antragseinreichung

vom 13.12.2017

gemäß Nr. 8 der **Richtlinie über Zuwendungen für Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff** (LNG-FörderRL) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 17.08.2017.

1. Allgemeine Hinweise und Fördergegenstand

Dieser Aufruf ergänzt die Regelungen der LNG-FörderRL in der jeweils gültigen Fassung. Er gilt für Förderanträge für Projekte, die nachweislich dem Zweck einer Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs von Seeschiffen, gemäß Nr. 2 a) und 2 b) LNG-FörderRL dienen. Zur Antragstellung aufgerufen werden Vorhabenträger, die eine Aus- bzw. Umrüstung für einen reinen LNG-Betrieb oder für einen sog. Dual-Fuel Betrieb beabsichtigen. Sofern die Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs eines Seeschiffs nach Nr. 2 a) oder 2 b) der Richtlinie gefördert wird, sind auch Hilfsmaschinen und für einen LNG-Betrieb notwendige Hilfssysteme (z.B. Tank/Tankperipherie, Bunkersystem, Wasser-Glykol-System, kryogene und membranbasierte Systeme, Gasleitungs- und -regelungssystem, LNG-bedingte Stahl-, Rohrleitungs- und Einbauten, Elektronik, Steuerungs- und Regelungstechnik, Sicherheitssysteme, LNG-basierte Hilfssysteme zur Bordstromversorgung) förderfähig.

2. Art, Form, Umfang und Höhe der Zuwendung, zuwendungsfähigen Ausgaben

Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel über die Förderung. Im Falle einer Förderung beträgt die Förderquote 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird die Förderquote um 20 % und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 % erhöht. Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung gewährt, die sich auf Grundlage der Investitionsmehrkosten (gem. Nr. 2 und 5 LNG-FörderRL) berechnen. Die maximale Förderhöhe liegt bei 15 Mio. Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben.

Förderfähig sind die LNG-ausrüstungs- und umrüstungsbedingten Investitionsmehrausgaben. Nicht förderfähige Ausgaben sind hierbei:

- Rechtsberatungs- und Prozesskosten
- Beiträge für Kammern, Organisationen und Verbände
- Unternehmensbezogene Prüfungsgebühren (wie z.B. für Bonitäts- und Jahresabschlussprüfungen)
- Finanzierungskosten (wie z.B. Schuldzinsen, Kredittilgungsraten und Stundungszinsen)
- Rückstellungen
- Kosten für geleistete Sicherheiten (z.B. von einer Bank oder einem sonstigen Finanzinstitut)
- Gebühren für Finanzgeschäfte, Wechselgebühren und Devisenverluste und sonstige reine Transaktionskosten
- Bußgelder, Geldstrafen, Schadensersatzzahlungen

- Wertminderungen am Betriebsvermögen
- Verdienstausfall, entgangener Gewinn, Verluste von Aufträgen, Kunden, Märkten oder andere mittelbare Schäden
- eigene Personalkosten und solche von verbundenen Unternehmen nach Anhang 1 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)
- erstattungsfähige Umsatzsteuer
- Reise- und Bewirtungskosten

3. Zuwendungsberechtigte

Zuwendungsberechtigt sind Unternehmen (natürliche oder juristische Personen) in Privatrechtsform, die Eigentümer eines Schiffs sind, das umgerüstet werden soll. Dieses Schiff muss nachweislich in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen sein, die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union führen und gewerblich oder im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern genutzt werden.

Ferner zuwendungsberechtigt sind Unternehmen (natürliche oder juristische Personen) in Privatrechtsform, die den Neubau eines Schiffes planen, welches nachweislich in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen werden soll, die Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union führen soll und das durch das Unternehmen gewerblich oder im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung für die Seeschifffahrt insbesondere auf europäischen Gewässern genutzt werden soll.

Unter denselben Voraussetzungen sind auch Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts zuwendungsberechtigt. Einer Eintragung in ein deutsches Seeschiffsregister bedarf es für diese Antragsteller nicht.

Im Sinne der LNG-FörderRL und dieses Aufrufs bedeutet „insbesondere auf europäischen Gewässern“ eine Nutzung des Seeschiffs und des LNG-Antriebs zu mindestens 51 % der Betriebszeiten in europäischen Gewässern. Als „europäische Gewässer“ sind sämtliche Gewässer europäischer Staaten zu verstehen, die von ihren inneren Gewässern, über ihre Küstenmeere bis hin zu ihren Gewässern innerhalb der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) gemäß Art. 55 ff. des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen reichen.

Für die Beurteilung als „Seeschiff“ ist § 1 Absätze 1 und 3 des Gesetzes über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) maßgeblich.

Für die Zuwendungsberechtigung wird im Übrigen auf Nr. 3 LNG-FörderRL verwiesen.

4. Teilnahmevoraussetzungen

Mit dem jeweiligen Vorhaben darf noch nicht begonnen worden sein. Einzelheiten ergeben sich aus Nr. 4 LNG-FörderRL.

Die Gesamtfinanzierung muss unter Einbeziehung der Eigenbeteiligung nachweislich gesichert sein.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob und inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind (Nr. 7 LNG-FörderRL).

5. Anforderungen an die Anträge

Anträge sind elektronisch über das Portal easy-Online einzureichen. Den Direktlink zum Antragsformular, die dem Antrag beizufügenden Formulare sowie eine Unterlagencheckliste finden Sie auf der Homepage der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) unter https://www.bav.bund.de/DE/3_Aufgaben/7_Foerderung_LNG/2_Antragsverfahren/Antragsverfahren_node.html.

Für jedes aus- bzw. umzurüstende Seeschiff ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

Mit der Antragstellung sind der Bewilligungsbehörde zur Beurteilung der formellen Voraussetzungen, der Förderfähigkeit und der Förderwürdigkeit detaillierte Projektinformationen vorzulegen. Folgende Dokumente sind dem elektronisch einzureichenden Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA) als Pflichtanlage im pdf-Format beizufügen:

a. **Vorhabenbeschreibung** (max. 30 Seiten), mit mindestens folgenden Inhalten:

- **Deckblatt** mit Angaben zum aus- bzw. umzurüstenden Seeschiff (Schiffsname, Schiffstyp, Schiffseigner, Baujahr, Aus- bzw. Umrüstungszeitraum) und zu den sich aus der Aus- bzw. Umrüstung ergebenden LNG-bedingten Kosten (Gesamtkosten und Aufteilung in Eigen- und Fremdanteil und beantragte Zuwendung)
- Angaben zum **Antragsteller** einschließlich ggf. der Eigenschaft als **kleines oder mittleres Unternehmen** nach Anhang I der AGVO (Informationen unter: <http://www.foerderinfo.bund.de/de/kmu-definition-der-europaeischen-kommission-972.php> und <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32003H0361>)
- Angaben zur zweckgebundenen gewerblichen **Verwendung** des Seeschiffes bzw. dessen Verwendung im Rahmen öffentlicher Aufgabenwahrnehmung und Konkretisierung der geplanten **Nutzungsdauer** unter Berücksichtigung der Zweckbindungsfrist (mindestens 8 Jahre gemäß Nr. 6 LNG-FörderRL)
- Erläuterung des **Beitrags des Vorhabens zur Erreichung der Förderziele** der LNG-FörderRL, insbesondere mit Bezug auf den Aufbau von LNG-Versorgungsinfrastruktur in Häfen sowie zur Senkung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen
- **Technisches Datenblatt** (siehe Vordruck unter o.g. Link)
- Nachweis zur bestehenden Führung oder bindende Erklärung zur beabsichtigten Führung **der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union** wie zur **Eintragung des Seeschiffs in ein deutsches Seeschiffsregister** als Erstregister (Schiffszertifikat, Schiffsvorzertifikat bzw. entsprechendes Flaggendokument)
- **Technische Spezifikationen (Kurzübersicht)** der aus- bzw. umzurüstenden Systeme

- Abschätzung der **quantitativen und qualitativen Umweltwirkungen** des Seeschiffes mit dem aus- bzw. umgerüsteten Gesamtsystem im Vergleich zu herkömmlichen Antriebsalternativen für das Seeschiff. Als Referenz für die Abschätzung der quantitativen und qualitativen Umweltwirkungen können auch bisherige Fahrpläne für das Seeschiff zugrunde gelegt werden. Die Abschätzung der Umweltauswirkungen muss insbesondere folgende Punkte beinhalten und ist entsprechend der Vorgaben des **Formblatts A (Technik)** und des **Formblatts B (Ökologie)**, abrufbar unter o.g. Link, zu erbringen:
 - zu erwartende durchschnittliche **Betriebszeiten des Seeschiffes pro Jahr [h]** und Aufteilung dieser nach Betriebsmodus (Betriebszeiten in Seehäfen, für Revier- und Reisefahrten in deutschen, europäischen und internationalen Gewässern) über die Zweckbindungsfrist, unter namentlicher Konkretisierung der Fahrgebiete und Seehäfen
 - zu erwartende durchschnittlich zurückzulegende **Strecken [sm] des Seeschiffes** in diesen Fahrgebieten pro Jahr über die Zweckbindungsfrist
 - **zeit- und streckenbezogene Betriebsprofile** (durchschnittliche Energiebedarfe [MWh], Kraftstoffarten (LNG/Sonstiges) und jeweilige Kraftstoffverbräuche [t]) in diesen Fahrgebieten und den jeweils anzulaufenden Seehäfen
 - **Bunkerhäfen, Bunkerkonzepte und jährliche Bunkermengen [mt]** an diesen Standorten von LNG und sonstigen Kraftstoffen für das Seeschiff entlang des Schiffsfahrplans
 - durchschnittlich zu erwartende absolute **jährliche Emissionen des Seeschiffes [t]** (in Bezug auf CO₂, CH₄, NO_x, SO_x und PM) mit dem aus- bzw. umzurüstenden Gesamtsystem im quantitativen Vergleich mit einer herkömmlichen (aber regulatorisch konformen) Energieversorgungs- und Antriebsalternative für das Fahrgebiet insgesamt pro Jahr und Aufteilung der jährlichen Emissionen entlang der genannten Fahrgebiete und in den anzulaufenden Seehäfen nach Fahrplan
- **Technischer Generalplan** des Seeschiffes, in welchem die der Zuwendung zugrundeliegenden aus- bzw. umzurüstenden Systeme deutlich gekennzeichnet sind
- Nachweis, dass die in **MARPOL Anlage VI Regel 13 Nummer 5.1.1** festgelegten Grenzwerte durch die aus- bzw. umgerüsteten Motoren eingehalten werden (Motoren der Klasse Tier III), wobei MARPOL Anlage VI Regel 13 Nummer 5.2 berücksichtigt werden darf
- Erklärung, inwiefern die in der AGVO genannten Voraussetzungen für „**Umweltschutzbeihilfen**“ gemäß Artikel 36 Nr. 2 AGVO vorliegen (siehe Vordruck unter o.g. Link)
- **Tabellarische Auflistung der Gewerke** zur Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs und ggf. weiterer Hilfsmaschinen und -systeme sowie den jeweils veranschlagten Investitionsmehrausgaben für diese Gewerke (hier ist eine Aufschlüsselung der Ausgabenpositionen für die einzelnen Gewerke erforderlich)
- **Meilensteinplan**, aus dem die Zeit-, Ablauf- und Ressourcenplanung und die Verantwortlichkeiten für die Gewerke zur Aus- bzw. Umrüstung des Seeschiffes ersichtlich sind
- **Wirtschaftlichkeits-/Amortisationsrechnung**, in der die Investitionskosten für das aus- bzw. umzurüstende Gesamtsystem (mit und ohne Zuwendung mit der einschlägigen Förderhöchstquote gemäß Art. 36 AGVO) und die zu erwartenden projektspezifischen

Betriebskosten und Erlöse des Seeschiffes im Vergleich zu einer herkömmlichen rechtskonformen Energieversorgungs- und Antriebsalternative über die Zweckbindungsfrist verglichen werden. Die Wirtschaftlichkeits-/Amortisationsrechnung ist entsprechend der Vorgaben des **Formblatts C (Ökonomie)**, siehe o.g. Link) zu erbringen.

b. Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers zur Eigenschaft des Antragstellers als **kleines oder mittleres Unternehmen** nach Anhang 1 der AGVO, sofern diese Eigenschaft zur Bemessung der Zuwendung geltend gemacht wird

c. Tabelle zur Berechnung der förderfähigen **LNG-bedingten Investitionsmehrausgaben** (Formblatt D, siehe o.g. Link)

d. **Substantiierte Kostenschätzungen** (Nachweise der Markterkundung zur Kostenschätzung) für die beantragte Aus- bzw. Umrüstung des Seeschiffes

e. **Bonitätsunterlagen** des Antragstellers: die letzten beiden Jahresabschlüsse, ein aktueller Handelsregisterauszug (nicht älter als 3 Monate), eine Auskunft der Hausbank, ggf. weitere Unterlagen, die einen Überblick über die finanzielle Lage des Unternehmens geben (z.B. Bonitätsauskunft einer Wirtschaftsauskunftei)

f. Erklärung des Antragstellers, dass das Vorhaben **nicht ohne die beantragte Zuwendung** umgesetzt werden kann (siehe Vordruck unter o.g. Link)

g. Erklärung des Antragstellers zu weiteren Beihilfen (siehe Vordruck unter o.g. Link).

6. Antragstellung und Fristen

Die elektronische Antragstellung ist **bis zum 28.02.2018** möglich.

Der elektronisch eingereichte Antrag ist auszudrucken, rechtsverbindlich zu unterschreiben und mit den Erklärungen zu „Unternehmen in Schwierigkeiten“ und der „Belehrung über die subventionserheblichen Tatsachen“ bis **spätestens zum 28.03.2018 (Posteingang)** an folgende Adresse zu senden:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)

Schloßplatz 9

26603 Aurich

Erst mit dem postalischen Eingang der vollständigen Antragsunterlagen bei der BAV gilt der Antrag als gestellt.

Für die weitere Kommunikation wird den Antragstellern von der BAV ein Arbeitsbereich auf dem BSCW-Server des ITZ-Bund eingerichtet. Dieser Arbeitsbereich dient dem sicheren elektronischen Datenaustausch und ist für den Transfer von Dateien (Excel, Word, PDF etc.) des Antrags zu nutzen.

Die Bewilligungsbehörde kann nach Ermessen - insbesondere zur Vervollständigung des Antrags - Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung gilt eine Frist von zwei Wochen (Eingang bei der BAV bzw. auf dem BSCW-Server des ITZ-Bund). Sofern nachgeforderte Unterlagen nicht innerhalb der Frist eingehen, wird der Antrag abgelehnt.

7. Bewilligungsverfahren (Auswahlkriterien), Auszahlung und Laufzeit

Die Entscheidung über die Bewilligung der Anträge erfolgt in zwei Schritten:

a. Prüfung der formalen Förderfähigkeit des Vorhabens

b. Bewertung der Förderwürdigkeit anhand der Bewertungsmatrix. Grundlage sind insbesondere folgende Kriterien:

- Fachlicher Bezug des Projekts zu den Zielen der LNG-FörderRL
- zu erwartende Umweltwirkungen durch die Projektrealisierung
- Erforderlichkeit der beantragten Höhe der Zuwendung zur Zielerreichung
- Angemessenheit der beantragten Höhe der Zuwendung zur Zielerreichung
- Realisierungsaussicht der gesetzten Projektziele, des Meilenstein- und Finanzierungsplans
- Qualifikation und Expertise des Antragstellers und seiner Projektpartner
- Wertschöpfungsanteil und Arbeitsplatzsicherung/-schaffung innerhalb der EU
- Übertragbarkeit auf Folgeprojekte (Multiplikatoreffekte)
- Innovationshöhe des technischen Konzepts
- Vermeidung von Mehrfachförderungen aus Haushaltsmitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Wird bei zwei oder mehreren Projekten die Förderwürdigkeit gleichwertig beurteilt, ist die Reihenfolge des elektronischen Antragseingangs maßgeblich.

Mit dem Aus- oder Umrüstungsvorhaben muss binnen 6 Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheids begonnen werden. Die Vorhabenlaufzeit umfasst die Aus- oder Umrüstungsphase und wird unter Beteiligung des Antragstellers festgesetzt. Sie sollte grundsätzlich die Dauer von 2 Jahren ab Bestandskraft des Zuwendungsbescheids nicht überschreiten.

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt im Abrufverfahren nach nachgewiesener Erreichung der vorgesehenen Meilensteine.

8. Anforderungen an die Berichterstattung

Der Zuwendungsempfänger hat die gemäß der LNG-FörderRL und dem Förderbescheid zu erbringenden Informations-, Mitwirkungs-, Nachweis- und Dokumentationspflichten zum Vorhaben zu erfüllen und die ergänzenden Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung und der allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen zu beachten.

Die Vorgehensweise zu den Erfolgskontrollen und Verwendungsnachweisen werden im Zuwendungsbescheid geregelt. Sämtliche Nachweise, Berichte, Mitteilungen, Abrechnungen, Dokumentationen und Informationen sind per E-Mail an die BAV (LNG-Seeschiffe@bav.bund.de) zu richten.

9. Beratung und technische Unterstützung

Die Ansprechpartner zur Beratung bei der Antragstellung erreichen Sie bei der BAV telefonisch unter 04941 / 602-677 oder per E-Mail unter LNG-Seeschiffe@bav.bund.de.