

Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen (Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen) vom 28. März 2007 (BAnz. Nr. 67 vom 05.04.2007, S. 3654) in der zuletzt geänderten Fassung vom 23. Dezember 2011 (BAnz. Nr. 3 vom 05.01.2012, S. 34)

- Die geänderte Fassung der Richtlinie vom 23.12.2011 tritt am 01.01.2012 in Kraft. -

1 Zuwendungszweck

1.1 Ziel der Richtlinie ist die Modernisierung der Binnenschifffahrt durch Gewährung von finanziellen Anreizen für den Kauf von emissionsärmeren Dieselmotoren anstelle herkömmlicher Dieselmotoren bei neuen Binnenschiffen und für den Austausch bisher genutzter Dieselmotoren durch emissionsärmere Dieselmotoren bei bestehenden Binnenschiffen. Durch die Förderung soll ein Anreiz gegeben werden, möglichst frühzeitig die Binnenschiffe mit umweltfreundlicheren Motoren auszurüsten.

1.2 Die Bewilligungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West, Münster. Die Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu §§ 23,44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) gewährt. Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die WSD West aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Gefördert werden nach dieser Richtlinie:
— die Mehrkosten für die Anschaffung eines emissionsärmeren Dieselmotors im Vergleich zu den Anschaffungskosten eines gleichwertigen herkömmlichen Dieselmotors,
— die Kosten beim Austausch eines bisher genutzten Dieselmotors,
— die Mehrkosten für den Einbau von Partikel- und/oder Stickstoffminderungsanlagen, wenn die Minderung der Partikelmasse um mindestens 90 % bzw. Stickstoffoxidemissionen um mindestens 70 % durch Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise belegt wird.

2.2 Ein herkömmlicher Dieselmotor ist ein Motor des Binnenschiffs, der nicht nach Stufe II der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder den Bestimmungen der Richtlinie 97/68/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU L 146), typgeprüft ist.

2.3 Ein emissionsärmerer Dieselmotor ist ein Motor für ein Binnenschiff, der die Emissionswerte der Stufe II der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder der Richtlinie 97/68/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 (ABl. EU L 146), erfüllt. Ab dem 1. Juli 2007 muss der Partikelgrenzwert um 30 % unterschritten werden.

2.3.1 Der Partikelgrenzwert von Motoren bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen muss unter 0,14 g/kWh liegen.

2.3.2 Der Partikelgrenzwert von Motoren, die in neu gebaute Schiffe eingebaut werden, muss unter 0,03 g/kWh liegen.

3 Zuwendungsempfänger

3.1 Zuwendungsempfänger kann ein in der Bundesrepublik Deutschland ansässiges Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform sein, das Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffes (Güter- und Personenschiffe) ist, welches beruflich für die Binnenschifffahrt insbesondere auf Bundeswasserstraßen oder Landesgewässern genutzt wird. Für das Binnenschiff muss ein amtlicher Nachweis über die technische Zulassung zum Verkehr vorliegen, welcher insbesondere ein Schiffsattest für die Schifffahrt auf dem Rhein im Sinne der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder ein Gemeinschaftszeugnis im Sinne der Richtlinie 82/714/EWG ist.

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

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Zuwendungen können nur bewilligt werden, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde. Als Zeitpunkt des Vorhabensbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Die Beantragung der Zuwendung muss vor Abschluss eines Lieferungsvertrages für den emissionsärmeren Dieselmotors und vor Abschluss eines Vertrages über den Ausbau des herkömmlichen bzw. Einbau des emissionsärmeren Dieselmotors und vor dem Abschluss eines den Einbau einer Partikel- und/oder Stickstoffminderungsanlage (Abgasnachbehandlungssystem) betreffenden Vertrages erfolgen.

4.2 Die Zuwendung ist eine „De-minimis“-Beihilfe im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrages auf „De-minimis“-Beihilfen.*)

Die Zuwendung darf in keinem Fall die in dieser Verordnung genannten Schwellenwerte überschreiten.

4.3 Eine Förderung nach diesem Programm ist ausgeschlossen, wenn eine Förderung im ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm, Förderungsschwerpunkt „Anschaffung von emissionsarmen und flussverträglichen Binnenschiffen“, erfolgt.

5 Art und Umfang der Zuwendung

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Teilfinanzierung (Festbetragsfinanzierung) gewährt.

6 Bemessungsgrundlage der Zuwendung

6.1 Die nach Nummer 2 dieser Richtlinie förderfähigen Kosten werden grundsätzlich pauschal berechnet.

6.2 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb eines emissionsärmeren Dieselmotors anstelle eines herkömmlichen Dieselmotors die Mehrkosten des emissionsärmeren Antriebs zugrunde gelegt. Dabei stellt die Gesamtheit aus Motor, Antriebswelle und Schraube den Investitionsumfang dar, um einen optimalen Kraftstoffverbrauch zu erreichen:

- a) Mehrkosten bei einer Motorleistung unter 500 kW: € 22,50 pro kW
- b) Mehrkosten bei einer Motorleistung ab 500 kW € 27,00 pro kW.

6.3 Für den Austausch des bisher genutzten Dieselmotors in einen emissionsärmeren Dieselmotor bei einem bestehenden Binnenschiff werden darüber hinaus gewährt

- a) Pauschalen für Aus- und Einbaukosten für Motoren
 - des Hauptantriebs bei einer Motorleistung ab 500 kW: € 50.000
 - des Hauptantriebs bei einer Motorleistung unter 500 kW: € 40.000
 - des Hilfsantriebes (z.B. Bugstrahl) und der Lade- und Löschpumpen: € 20.000
 - des Schiffsbetriebs (z.B. als Antrieb von Generatoren) € 5.000

b) Liegekosten: € 6 pro kW Motorleistung.

6.4 Die durch Angebote nachgewiesenen Kosten für den Einbau von Partikel- und/oder Stickstoffminderungsanlagen werden berücksichtigt, wenn die Minderung der Partikelmasse um mindestens 90 % bzw. der Stickstoffoxidemissionen um mindestens 70 % durch Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise belegt wird.

7 Höhe der Zuwendung

7.1 Die Zuwendung beträgt 30 % der Summe der in Nummer 6 Abs. 2, 3 und 4 genannten förderfähigen Kosten.

7.2 Abweichend von Absatz 1 beträgt die Förderung 40 %, wenn der Antragsteller ein kleines oder mittleres Unternehmen (KMU) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrages auf staatliche Zuwendungen an KMU (ABl. EG L 01) und der Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der KMU (ABl. EU L 124) ist.

7.3 Die Fördersätze nach den Nummern 7.1 und 7.2 erhöhen sich, wenn das Binnenschiff in einem Fördergebiet der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007 bis 2013 in Verbindung mit der aktuellen Fördergebietskarte (Entscheidung der Kommission zu N 459/2006 vom 8. November 2006) registriert ist, um 5 %-Punkte in den Fördergebieten der alten Bundesländer und um 10 %-Punkte in den Fördergebieten der neuen Bundesländer.

8 Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckgebundene Verwendung sicherzustellen. Bei einer Veränderung ist die Bewilligungsbehörde umgehend zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Binnenschiff mit dem finanziell geförderten emissionsärmeren Dieselmotor mindestens zwei Jahre nach Einbau bzw. Austausch des Motors beruflich für die Binnenschiffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung des geförderten Motors oder des Binnenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau des Motors, eine vorzeitige Abwrackung des Binnenschiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheides und zur Rückzahlung der gewährten Finanzhilfe führen.

9 Verfahren

9.1 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines schriftlichen Antrages. Der Antrag ist unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen — einschließlich einer Erklärung, dass die Anwendung der „De-minimis“- Freistellungsverordnung als Rechtsgrundlage anerkannt wird und durch die Fördermaßnahme die geltenden Fördergrenzen nach dieser Verordnung nicht überschritten werden — bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cherusker-

ring 11, 48147 Münster, einzureichen. Antragsformulare sind bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West erhältlich. Die Richtlinie und die Antragsformulare sind auch im Internet unter www.elwis.de veröffentlicht worden.

9.2 Der Antrag ist vor dem Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages und vor Durchführung einer Maßnahme zu stellen. Der Antragsteller erhält eine Bestätigung über den Antragsingang bei der WSD West. Mit dieser Eingangsbestätigung gilt der Beginn des Vorhabens als zugelassen, ohne dass über die Bewilligung der Zuwendung entschieden ist.

9.3 Die WSD West bewilligt eine Zuwendung durch schriftlichen Zuwendungsbescheid.

9.4 Die Vergabe der Zuwendungen erfolgt in der Reihenfolge des Antragsingangs, wobei in dem Fall, in dem der Antragsteller die Gelegenheit zur Ergänzung seines Antrags erhalten hat, der Zeitpunkt als Datum des Antragsingangs gilt, zu dem der Antrag vollständig ist.

9.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 BHO, die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.

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

10 Subventionserheblichkeit

Bonn, den 23. Dezember 2011
WS 21/6254.2/3

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Reinhard Klingen

10.1 Alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Subventionserhebliche Tatsachen sind die Angaben im Förderantrag und im Verwendungsnachweis sowie in den eingereichten Unterlagen.

10.2 Gemäß § 3 des Subventionsgesetzes ist der Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger verpflichtet, der WSD West unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind.

10.3 Beabsichtigt der Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger die Zuwendung entgegen der Zweckbindung zu verwenden oder die Zweckbindungsfrist nach Nummer 8 nicht einzuhalten, ist er gemäß § 3 des Subventionsgesetzes verpflichtet, der WSD West dies vorher rechtzeitig mitzuteilen.

11 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

11.1 Diese Richtlinie tritt am 10. April 2007 in Kraft. Die geänderte Fassung tritt am 01. Januar 2008 in Kraft. Die geänderte Fassung vom 04. Mai 2009 tritt am 02. Juni 2009 in Kraft.

11.2 Diese Richtlinie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft.

*) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 379 vom 28. Dezember 2006, S. 5