

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Richtlinie über Zuwendungen für Binnenschiffverkehrsunternehmen zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen (Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen)

Vom 7. Dezember 2018

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Ziel des Förderprogramms ist es, die Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen zu verringern sowie deren Energieeffizienz und Sicherheit zu verbessern. Die hierauf zielenden Modernisierungsmaßnahmen sollen durch Gewährung von finanziellen Anreizen für Investitionen in emissionsärmere Motoren, emissionsmindernde Technologien und lärmindernde Maßnahmen unterstützt werden. Zusätzlich können kraftstoffsparende Technologien und Maßnahmen gefördert werden.

Mit der angestrebten Zunahme der Investitionen in die Modernisierung von Binnenschiffen wird ein Beitrag zur Umsetzung der Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geleistet.

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

1.2 Zuwendungsgewährung

Bewilligungsbehörde ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Ulrich-von-Hassell-Straße 76, 53123 Bonn.

Ein Anspruch des Antragstellers auf Förderung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Bewilligung der Zuwendungen erfolgt nach der Reihenfolge der Antragseingänge. Für den Zeitpunkt des Antragseingangs ist das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags nach Nummer 9.1 bei der Bewilligungsbehörde maßgeblich. Unvollständige oder fehlerhafte Anträge führen nicht zur Frist- und Rangwahrung nach Satz 1.

1.3 Rechtsgrundlage

1.3.1 Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gewährt Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO).

1.3.2 Die Zuwendung ist eine Beihilfe, die 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 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung - AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) unterfällt. Die in dieser Verordnung genannten

Voraussetzungen für Umweltschutzbeihilfen (insbesondere Kapitel III Abschnitt 7 Artikel 36 und 38 sowie Anhang I) müssen vorliegen.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie

2.1 im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren emissionsärmere Motoren, im Falle eines Gasmotors auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem.

2.1.1 Ein herkömmlicher Dieselmotor im Sinne dieser Richtlinie ist ein Motor eines Binnenschiffs, der nicht folgenden Standards der Europäischen Union, des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder entspricht:

a) die Abgasemissionsgrenzwerte nach Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/212 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53);

b) die Grenzwerte der Lärmemissionen nach Artikel 8.10 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) – Ausgabe 2017/1 – in Verbindung mit §1 Absatz 2 der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (Binnenschiffsuntersuchungsordnung) vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398).

2.1.2 Ein emissionsärmerer Motor im Sinne dieser Richtlinie ist ein Motor für ein Binnenschiff, der folgenden Standards der Europäischen Union, des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder entspricht:

a) die Abgasemissionen erfüllen die Abgasemissionsgrenzwerte nach Anhang II der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/212 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53) mit der Maßgabe, dass einer dieser Grenzwerte um 5 % unterschritten wird;

b) die Lärmemissionen liegen unter den Grenzwerten nach Artikel 8.10 des ES-TRIN - Ausgabe 2017/1 - in Verbindung mit §1 Absatz 2 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398).

2.1.3 Die in Nummer 2.1.2 genannte Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 findet für das Inverkehrbringen der Motoren der Klasse IWP und IWA im Leistungsbereich von 300 kW und mehr erst ab dem 1. Januar 2020 Anwendung. Motoren für Binnenschiffe dieses Leistungsbereichs können daher nach dieser Förderrichtlinie ebenfalls gefördert werden, sofern sie – abweichend von Nummer 2.1.2 Buchstabe a – folgenden Standards des Bundes oder den damit vergleichbaren Standards der Länder entsprechen:

a) die Abgasemissionen erfüllen die Grenzwerte nach § 1.02 Nummer 2 des Anhangs VIII der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) mit der Maßgabe, dass der Partikelgrenzwert um 30 % unterschritten wird;

b) die Lärmemissionen liegen unter den Grenzwerten nach Artikel 8.10 des ES-TRIN - Ausgabe 2017/1 - in Verbindung mit § 1 Absatz 2 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398).

2.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung

Maßnahmen zur Schadstoffminderung im Sinne dieser Förderrichtlinie sind der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach den Buchstaben a bis c führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter – soweit sie nicht gemäß der in Nummer 2.1.1 genannten Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 Teil des Motors sind – sowie Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnologie und kombinierte Abgasminderungssysteme.

Diese Maßnahmen sind in folgenden Fällen förderfähig,

a) wenn die Minderung der Partikelmasse mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

b) wenn die Minderung der Stickstoffoxidemissionen mindestens 70 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder

c) wenn eine den in Nummer 2.2 Buchstabe a und b genannten prozentualen Minderungsanforderungen gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel- und Stickstoffoxidemissionen des Motors durch Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise belegt wird. Die gleichwertige kombinierte Minderung ergibt sich nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{NO}_x [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90) * 100 \geq 100 \%$$

2.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs sind förderfähig, sofern eine Einsparung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber dem installierten Motor bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mindestens 10 % erreicht wird.

Der Nachweis ist in geeigneter Form, z. B. durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Binnenschiff verkehren soll, oder mittels Ergebnissen von Modellversuchen/Simulationen, zu erbringen. Zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz zählt auch der Einbau von alternativen Antriebssystemen, wie z.B. diesel- und gaselektrische sowie rein elektrische Antriebe.

2.4 Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen

Maßnahmen zur Minderung von Lärmemissionen im Sinne dieser Förderrichtlinie sind bauliche Maßnahmen, die zu einer Senkung von Luft- oder Körperschallemissionen führen. Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie im Zusammenhang mit den Bestimmungen der

Nummern 2.1.2 Buchstabe b und Nummer 2.1.3 Buchstabe b dazu beitragen, die Lärmgrenzwerte für den Arbeits- und Gesundheitsschutz nach Artikel 14.09 und Nummer 5 des Artikels 15.02 des ES-TRIN - Ausgabe 2017/1 - in Verbindung mit § 1 Absatz 2 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) zu unterschreiten.

3 Zuwendungsempfänger

3.1 Antragsteller kann ein in der Bundesrepublik Deutschland ansässiges Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform sein, das Eigentümer eines in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffs (Güter- und Personenschiffe) ist, welches beruflich für die Binnenschifffahrt insbesondere auf Bundeswasserstraßen oder Landesgewässern genutzt wird. Für das Binnenschiff muss eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach § 7 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398) vorliegen.

3.2 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder veröffentlicht worden ist, wird kein Zuschuss gewährt.

Dasselbe gilt für einen Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen. Eine Förderung darf auch Unternehmen, die sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befinden*, nicht gewährt werden. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Zuwendungen können nur bewilligt werden, wenn mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde. Als Zeitpunkt des Vorhabenbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Der Zuwendungsbescheid muss vor Abschluss eines Lieferungs- bzw. Leistungsvertrags vorliegen.

4.2 Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigt wird.

5 Art und Umfang der Zuwendung

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

* Definition gemäß Mitteilung der Kommission 2014/C 249/01.

6 Bemessungsgrundlage der Zuwendung

6.1 Die förderfähigen Ausgaben werden grundsätzlich pauschal berechnet.

6.1.1 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb eines emissionsärmeren Motors anstelle eines herkömmlichen Dieselmotors die nachfolgenden pauschalen Mehrausgaben des emissionsärmeren Motors zugrunde gelegt:

- a) Mehrausgaben bei einer Motorleistung unter 500 kW: 22,50 Euro pro kW;
- b) Mehrausgaben bei einer Motorleistung ab 500 kW: 27 Euro pro kW.

6.1.2 Für den Austausch des bisher genutzten Dieselmotors gegen einen emissionsärmeren Motor bei einem in Fahrt befindlichen Binnenschiff werden zusätzlich zu den in Nummer 6.1.1 genannten pauschalen Mehrausgaben folgende Pauschalen gewährt:

Ausgabenpauschalen für den Aus- und Einbau von Motoren

- des Hauptantriebs bei einer Motorleistung ab 500 kW: 50 000 Euro;
- des Hauptantriebs bei einer Motorleistung unter 500 kW: 40 000 Euro;
- des Hilfsantriebs (z. B. Bugstrahl) und der Lade- und Löschpumpen: 20 000 Euro;
- des Schiffsbetriebs (z. B. als Antrieb von Generatoren): 5 000 Euro.

6.1.3 Sofern es sich bei dem emissionsärmeren Motor um einen Gasmotor handelt, wird auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Mehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.

6.1.4 Als Bemessungsgrundlage werden für den Erwerb und Einbau einer Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlage (KWE-Anlage) die nachfolgenden pauschalen Ausgaben zugrunde gelegt:

- a) Ausgaben für den Erwerb: 55 Euro pro kW;
- b) Ausgabenpauschale für den Einbau: 7 500 Euro.

6.2 Für Maßnahmen nach den Nummern 2.2. (ausgenommen KWE-Anlage), 2.3 und 2.4 werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.

6.3 Gemäß Artikel 8 AGVO darf die Maßnahme nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden, sofern diese eine staatliche Beihilfe darstellen, es sei denn, aufgrund dieser Kumulierung wird die geltende Beihilfeintensität bzw. der geltende Höchstbetrag nicht überschritten oder die weitere Förderung bezieht sich auf unterschiedliche Ausgaben.

7 Höhe der Zuwendung

7.1 Für Fördergegenstände nach den Nummern 2.1, 2.2 und 2.4 gelten die Förderquoten nach Artikel 36 AGVO.

7.1.1 Die Zuwendung beträgt 40 % der förderfähigen Ausgaben.

7.1.2 Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird die Förderquote um 20 %-Punkte, bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 %-Punkte erhöht.

7.2 Für Fördergegenstände nach der Nummer 2.3 gelten die Förderquoten nach Artikel 38 AGVO.

7.2.1 Die Zuwendung beträgt 30 % der förderfähigen Ausgaben.

7.2.2 Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird die Förderquote um 20 %-Punkte, bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 %-Punkte erhöht.

7.3 Die Fördersätze nach den Nummern 7.1 und 7.2 erhöhen sich, wenn das Binnenschiff in einem Fördergebiet der jeweils aktuellen Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung in Verbindung mit der jeweils aktuellen Fördergebietskarte 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 unverzüglich zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Binnenschiff mit der finanziell geförderten Ausrüstung mindestens zwei Jahre nach Einbau bzw. Austausch beruflich für die Binnenschifffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder des Binnenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung des Binnenschiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Rücknahme oder zum Widerruf des Zuwendungsbescheids und zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung bzw. des Zuschusses führen.

9 Verfahren

9.1 Für die Bewilligung einer Zuwendung bedarf es eines schriftlichen Antrags. Der Antrag ist unter Verwendung des Antragsformulars und Beifügung der erforderlichen Unterlagen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Ulrich-von-Hassell-Straße 76, 53123 Bonn, einzureichen. Antragsformulare sind bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt erhältlich. Die Richtlinie und die Antragsformulare sind auch im Internet unter www.elwis.de veröffentlicht.

9.2 Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt bewilligt eine Zuwendung durch schriftlichen Zuwendungsbescheid.

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

9.4 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 §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

9.5 Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 12 AGVO zur Prüfung berechtigt.

9.6 Zuwendungen über 500 000 Euro werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht.

10 Subventionserheblichkeit

10.1 Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handeln. 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 Strafgesetzbuchs in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes (SubvG). Subventionserhebliche Tatsachen sind die Angaben im Förderantrag und im Verwendungsnachweis sowie in den eingereichten Unterlagen. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den konkreten subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufgeklärt.

10.2 Gemäß § 3 des SubvG ist der Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger verpflichtet, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt 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 SubvG verpflichtet, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt dies vorher rechtzeitig mitzuteilen.

11 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2019 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2019 außer Kraft.

Bonn, den 7. Dezember 2018

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag

Reinhard Klingen