



## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

### Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen

Vom 18. November 2020

#### 1 Förderziel und Zwecksetzung

1.1 Ziel der Bundesregierung ist es, mit dieser Förderrichtlinie Innovationsimpulse und finanzielle Anreize zur Modernisierung von Küstenschiffen (im Sinne von Nummer 4 Buchstabe b dieser Richtlinie) zu setzen für die

- Reduzierung von Luftschadstoffen wie z. B. Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) oder Partikel,
- Reduzierung von Treibhausgasen (THG) wie z. B. CO<sub>2</sub>, Methan und Lachgas von Schiffen,
- Verbesserung der Energieeffizienz.

Ziel ist, die Küstenschifffahrt nachhaltig und technologieoffen zu modernisieren (in Frage kommen z. B. Motorenmodernisierung mit dem Ziel der Reduzierung von Luftschadstoffen sowie THG und Verbesserung der Energieeffizienz, nachhaltige alternative Antriebe, Abgasnachbehandlungssysteme zur Senkung von NO<sub>x</sub>- oder Partikelemissionen). Der Einsatz von Abgaswäschern (sogenannte Scrubber) zur Einhaltung der Schwefelgrenzwerte der EU-Richtlinie 2016/802 wird nicht gefördert. Die Umsetzung der Richtlinie soll einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutz-, Luftreinhaltungs- und Nachhaltigkeitsziele leisten.

1.2 Die Zuwendung unterstützt den Zuwendungsempfänger, im Rahmen seiner Tätigkeit über geltende Unionsnormen hinauszugehen und dadurch den Umwelt- und Klimaschutz und die Energieeffizienz zu verbessern.

1.3 Im Interesse der Zielsetzungen der Richtlinie werden die Fördertatbestände, Fördersätze, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie regelmäßig überprüft. Sollte die Überprüfung die Notwendigkeit einer Anpassung der Richtlinie aufzeigen, so erfolgt diese unter Beachtung der geltenden beihilferechtlichen Vorschriften.

#### 2 Rechtsgrundlagen

2.1 Der Bund gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet der Zuwendungsgeber aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.2 Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die Zuwendung nach dieser Richtlinie erfolgt auf Grundlage der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), in der Fassung der Verordnung (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO, ABl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3), zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV. Die Richtlinie wird nach der AGVO angezeigt. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Artikel 36 AGVO und Investitionsbeihilfen für Energieeffizienzmaßnahmen gemäß Artikel 38 AGVO.

#### 3 Gegenstand der Förderung

Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

##### 3.1 Motorenmodernisierung

Im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren emissionsärmere Motoren, im Fall eines Gasmotors auch das zugehörige Gaslagerungs- und -versorgungssystem an Bord.

3.1.1 Ein herkömmlicher Dieselmotor im Sinne dieser Richtlinie ist

- a) ein identischer Ersatzmotor des in Fahrt befindlichen Küstenschiffs (Bestandsschiff),
- b) für Schiffsneubauten ein Motor, dessen Stickoxidemissionen die Mindestanforderungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) der Stufe III (im Folgenden als IMO Tier III bezeichnet) gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllt.

3.1.2 Ein emissionsärmerer Motor im Sinne dieser Richtlinie ist

- a) für ein in Fahrt befindliches Küstenschiff (Bestandsschiffe mit Ausnahme IMO Tier III) ein Motor, dessen Stickoxidemissionen die Mindestanforderungen IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllt bzw. unterschreitet,



- b) für ein in Fahrt befindliches Küstenschiff (Bestandsschiffe IMO Tier III) ein Motor dessen Stickoxidemissionen die Mindestanforderungen IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens um 10 % unterschreitet,
- c) für Schiffsneubauten ein Motor, der mit Destillatbrennstoffen, die die ISO 8217 erfüllen, betrieben wird und dessen Stickoxidemissionen die Mindestanforderungen IMO Tier III gemäß Regel 13 Absatz 4 aus Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens um 10 % unterschreitet und Kohlenwasserstoffemissionen von 0,19 g/kWh nicht überschreitet. Zusätzlich dürfen schnelllaufende Motoren Partikelemissionen von 0,04 g/kWh nicht überschreiten.

EPA 4 Motoren (oder durch geeigneten Nachweis Einhaltung der EPA 4 Grenzwerte) und EU V Motoren (inkl. gemäß nach NRMM Verordnung\* marinierter NRE und EURO VI Motoren) gelten aufgrund der 10 % geringeren Stickoxidemissionen im Vergleich zu IMO Tier III als emissionsärmerer Motor im Sinne dieser Richtlinie.

3.1.3 Emissionsärmere Motoren im Sinne der Nummer 3.1.2 sind auch Motoren, die mit den Kraftstoffen Methanol, Ethanol, Ammoniak, Wasserstoff oder strombasierten Kraftstoffen (Power-to-Liquid oder Power-to-Gas) betrieben werden und dabei die Emissionsanforderungen nach Nummer 3.1.2 erfüllen. Bei Ammoniak als Kraftstoff ist ein Nachweis des Motorenherstellers vorzulegen, dass bei der Verbrennung im Motor durch geeignete Maßnahmen kein Lachgas emittiert wird.

Emissionsärmere Motoren im Sinne der Nummer 3.1.2 sind auch rein elektrische Antriebe, diesel- oder gaselektrische Antriebe und Hybridantriebe. Bei diesel- oder gaselektrischen Antrieben sowie Hybridantrieben muss die Kombination Elektromotor/Verbrennungsmotor in Hybridkombination die Emissionsanforderungen nach Nummer 3.1.2 erfüllen.

Systeme, die mit Erdgas (LNG und CNG) betrieben werden oder aus- oder umzurüstende bordseitige Hilfsmaschinen, die zur umweltfreundlichen Bordstromerzeugung während der Hafенliegezeiten genutzt werden, werden nicht nach dieser Richtlinie gefördert.

## 3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung

3.2.1 Maßnahmen zur Schadstoffminderung im Sinne dieser Richtlinie sind der Einbau von Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Motoren von in Fahrt befindlichen Küstenschiffen (Bestandsschiffe), deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach Nummer 3.2.2 Buchstabe a bis c führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme, Synthesegasgeneratoren, Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen und Wassereinspritzungsanlagen, aber auch sämtliche technische Innovationen, die zu den genannten Emissionsminderungen führen. Wird eine Abgasrückführung zur Einhaltung zur Minderung der Stickoxidemissionen installiert, so ist die dabei notwendige Aufbereitung (Entschwefelung) des Abgases ohne Emissionen ins Meerwasser zu realisieren. Hierfür müssen ausreichend große Sammel tanks vorgehalten werden, so dass das Abwasser an Land entsorgt werden kann.

3.2.2 Diese Maßnahmen sind in folgenden Fällen förderfähig:

- a) wenn die Minderung der Partikelemissionen (PM) mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- b) wenn die Minderung der Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) mindestens 80 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- c) wenn die Minderung der Kohlenwasserstoffemissionen (HC) mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- d) wenn eine den in Nummer 3.2.2 Buchstabe a bis c genannten prozentualen Minderungsanforderungen gleichwertige kombinierte Minderung von Partikel-, Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen des Motors durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird. Die gleichwertige kombinierte Minderung ergibt sich nach folgender Formel:

$$(\Delta \text{PM} [\%] / 90 + \Delta \text{NO}_x [\%] / 80 + \Delta \text{HC} [\%] / 90) \times 100 \geq 100 \%$$

Zertifizierte Prüfstellen sind die Klassifikationsgesellschaften sowie Schiffbauversuchsanstalten und Hochschulen, die sich zertifizieren lassen.

## 3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

3.3.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs wie beispielsweise die Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, sind förderfähig, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Küstenschiffen (Bestandsschiff) um mindestens 10 % erreicht wird. Darunter fallen auch motorinterne Maßnahmen, die nachweislich 10 % Effizienz erzielen. Der Nachweis ist durch eine zertifizierte Prüfstelle (Nummer 3.2.2 Satz 3) zu erbringen oder zu bestätigen.

3.3.2 Die Installation eines Windassistenzsystems, welches 10 % Primärenergie einspart ist aufgrund seiner rechnerisch nachgewiesenen Steigerung der Energieeffizienz sowohl für Umbaumaßnahmen, als auch für Schiffsneubauten förderfähig.

\* 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).



## 4 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger ist der Antragsteller. Antragsberechtigt ist jedes in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Unternehmen (natürliche oder juristische Person) in Privatrechtsform, das Eigentümer eines in nachfolgendem Sinne in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragenen Handelsschiffs ist, welches eine förderfähige Flagge führt.

### a) Förderfähige Flagge

Förderfähig sind Handelsschiffe, die

- die Bundesflagge, sowie die Flaggen der Mitgliedsstaaten der EU, Islands, Liechtensteins, Norwegens und der Schweiz oder
- die Bundesflagge aufgrund eines Flaggenscheins nach § 11 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes führen.

### b) Handelsschiffe

Ein Handelsschiff ist im Sinne dieser Richtlinie ein Seeschiff

- welches gewerblich als Fracht- oder Fahrgastschiff im Seeverkehr eingesetzt wird oder zu diesem Zweck gewerbsmäßig vermietet wird und
- welches den Nordostseekanal passieren darf (maximale Abmessungen 235 Meter Länge, 32,5 Meter Breite, 40 Meter Höhe und 9,5 Meter Tiefgang).

Handelsschiffe, die die Voraussetzungen gemäß Buchstabe b erfüllen, gelten im Sinne dieser Richtlinie als Küstenschiffe.

Zu Handelsschiffen, welche gewerblich als Fracht- oder Fahrgastschiff im Seeverkehr eingesetzt werden oder zu diesem Zweck gewerbsmäßig vermietet werden, zählen insbesondere

- Schiffe zur Personenbeförderung (Fahrgastschiffe, Sportanglerfahrzeuge u. Ä.),
- Trockenfrachtschiffe (Eisenbahnfähren, andere Fähren, RoRo-Schiffe, Stückgutfrachter, Kühlschiffe, Containerschiffe, Mehrzwecktrockenfrachter, Spezialtransportschiffe, Massengutfrachter, Massengut-Mehrzweckfrachter),
- Tankschiffe (Mineralöltanker, Gastanker, Chemikalienfrachter, andere Tanker).

Erfasst sind auch andere Formen der gewerblichen Nutzung von Arbeitsschiffen und Wasserfahrzeugen z. B. Schiffe für Bergungs- und Schlepptätigkeiten, Verkehrssicherung, Lotsendienste, Kabellegung, Bagger-, Kran- oder andere Servicedienste, Errichtungs- oder Wartungsarbeiten sowie Versorgung fester Installationen auf See (z. B. Windparks, Bohrinseln), Forschungs- oder Gutachtentätigkeiten, Seebestattungen.

Nicht gefördert werden können:

- Fahrzeuge der Fischerei, da solche Schiffe vom Anwendungsbereich der AGVO ausgenommen sind,
- Traditionsschiffe, da sie ideellen, nicht kommerziellen Interessen dienen,
- Sportboote, wenn sie z. B. ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke verwendet werden,
- Staatsschiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt werden (z. B. WSV-Schiffe, Schiffe der Küstenwache, Schulschiffe, Fischereischutzboote, staatliche Forschungsschiffe), hier fehlt es an der gewerblichen Nutzung.

## 5 Zuwendungsvoraussetzungen

5.1 Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden. Als Zeitpunkt des Vorhabensbeginns ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Planungsverfahren gelten nicht als Beginn des Vorhabens. Der Zuwendungsbescheid muss vor Abschluss eines Lieferungs- bzw. Leistungsvertrags bestandskräftig sein.

5.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller:

5.2.1 die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO),

5.2.2 die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO anzusehen sind,

5.2.3 über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind 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 § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

## 6 Art, Höhe und Umfang der Zuwendung

### 6.1 Art und Umfang der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt. Zuwendungen, die nach dieser Richtlinie gewährt werden, können mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden,



sofern diese Maßnahmen unterschiedlich bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird (Artikel 8 AGVO).

## 6.2 Höhe der Zuwendung

6.2.1 Für Fördermaßnahmen nach den Nummern 3.1 und 3.2 (Umweltschutzmaßnahmen, Artikel 36 AGVO) beträgt die Zuwendung bis zu 40 % der förderfähigen Ausgaben.

6.2.2 Für Fördermaßnahmen nach der Nummer 3.3 (Energieeffizienzmaßnahmen, Artikel 38 AGVO) beträgt die Zuwendung bis zu 30 % der förderfähigen Ausgaben.

6.2.3 Bei Zuwendungen für kleine Unternehmen wird der Fördersatz um 20 Prozentpunkte und bei Zuwendungen für mittlere Unternehmen um 10 Prozentpunkte erhöht. Kleine und mittlere Unternehmen („KMU“) im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I der AGVO erfüllen.

6.2.4 Die Fördersätze nach den Nummern 6.2.1 und 6.2.2 erhöhen sich um 5 Prozentpunkte, wenn das Küstenschiff in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV (sogenannte C-Fördergebiete) registriert ist.

## 6.3 Bemessungsgrundlage

### 6.3.1 Motorenmodernisierung

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 36 AGVO die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um im Sinne der Nummer 3.1 dieser Richtlinie über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.
- b) Als Bemessungsgrundlage der förderfähigen Ausgaben sind grundsätzlich die Investitionsmehrkosten für den Erwerb eines emissionsärmeren Motors im Vergleich zu den Kosten eines herkömmlichen Dieselmotors zugrunde zu legen. Zusätzlich werden für den Austausch des bisher genutzten Dieselmotors gegen einen emissionsärmeren Motor die Kosten des Aus- und Einbaus einschließlich sicherheitstechnischer Folgekosten (z. B. Leckstabilität) anteilig gefördert.
- c) Sofern es sich bei dem emissionsärmeren Motor um einen Gasmotor oder einen Motor mit alternativen Kraftstoffen handelt, wird auch das zugehörige Kraftstofflagerungs- und -versorgungssystem an Bord gefördert. Als Bemessungsgrundlage werden die durch Angebote nachgewiesenen Investitionsmehrausgaben gegenüber den Ausgaben für ein herkömmliches Treibstoffsystem zugrunde gelegt.
- d) Bei rein elektrischen Antrieben, diesel- oder gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben im Sinne der Nummer 3.1.3 werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.

### 6.3.2 Maßnahmen zur Schadstoffminderung

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 36 AGVO die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um im Sinne der Nummer 3.2 dieser Richtlinie über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.
- b) Als Bemessungsgrundlage für Abgasnachbehandlungssysteme, Synthesegasgeneratoren, Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen und Wassereinspritzanlagen werden die Investitionskosten der Anlagen für den Erwerb inklusive der Einbaukosten angesehen. Die Mehrkosten für die umweltfreundlichere Lösung entsprechen in diesen Fällen den Gesamtkosten der Maßnahme.

### 6.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

- a) Beihilfefähig sind gemäß Artikel 38 AGVO die Investitionsmehrkosten, die im Sinne der Nummer 3.3 dieser Richtlinie für die Verbesserung der Energieeffizienz erforderlich sind.
- b) Für Maßnahmen nach Nummer 3.3 dieser Richtlinie werden die nachgewiesenen Ausgaben für die Anschaffung der Technologie und die Durchführung der Maßnahme als Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt.
- c) Als Bemessungsgrundlage für Windassistenzsysteme werden die Investitionskosten der Anlagen inklusive der Einbaukosten angesehen. Die Mehrkosten für die energieeffizientere Lösung entsprechen in diesen Fällen den Gesamtkosten der Maßnahme.

## 6.4 Anmeldeschwellen der Förderung pro Vorhaben

Die Anmeldeschwelle liegt gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe s AGVO bei 15 Mio. Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben.

## 7 Verfahren

7.1 Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Referat WS 21) einen Projektträger beauftragen.

7.2 Anträge auf Gewährung der Zuwendung können schriftlich nach entsprechenden Förderaufrufen eingereicht werden.

7.3 Die Förderaufrufe werden durch das BMVI oder dem beauftragten Projektträger unter anderem auf der Internetseite [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) veröffentlicht. Mit den Förderaufrufen werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und



die formalen und inhaltlichen Anforderungen an die Antragstellung veröffentlicht. Die voraussichtlichen Umweltwirkungen der für eine Förderung in Frage kommenden Investitionen sind im Antrag darzulegen.

7.4 Die Anträge stehen im Wettbewerb zueinander. Die Bewilligung erfolgt durch schriftlichen Zuwendungsbescheid. Die Gewährung der Zuwendung erfolgt in Abhängigkeit der Bewertung der Förderwürdigkeit durch den Zuwendungsgeber, der den Beitrag des Projekts zur Erreichung der Förderziele beurteilt. Die dieser Bewertung zu Grunde liegenden Kriterien und Indikatoren werden im Aufruf konkretisiert. Bei gleichbewerteter Intensität der Erreichung des Förderziels ist für die Bewilligung das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags maßgeblich. Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) werden der Bewilligung zugrunde gelegt. Nicht alle Anträge werden notwendigerweise berücksichtigt.

7.5 Quantitative und/oder qualitative Effekte der Projekte (= Beitrag des Projekts zur Erreichung der Förderziele) müssen mit Projektabschluss entsprechend den in Nummer 3 genannten Anforderungen im Rahmen des Verwendungsnachweises belegt werden. Eine externe Evaluation bleibt vorbehalten.

## 8 Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckgebundene Verwendung der Zuwendung sicherzustellen. Bei einer Veränderung ist der Zuwendungsgeber unverzüglich zu informieren. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, das Küstenschiff mit der finanziell geförderten Ausrüstung mindestens fünf Jahre nach Einbau bzw. Austausch gewerblich für die Schifffahrt zu nutzen. Eine innerhalb dieser Zweckbindungsfrist erfolgte und damit vorzeitige Veräußerung der Ausrüstung oder des Küstenschiffs, ein vorzeitiger Ausbau, eine vorzeitige Abwrackung des Küstenschiffs, eine vorzeitige Veräußerung oder Auflösung des Zuwendungsempfängers kann zur Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Zuwendungsbescheids und zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung bzw. des Zuschusses führen.

## 9 Sonstige Bestimmungen

9.1 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 gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG), die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind.

9.2 Verletzt der Antragsteller oder Zuwendungsempfänger seine Informations- oder Mitwirkungspflichten, kann dies gemäß den §§ 48, 49 VwVfG zu einer Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Zuwendungsbescheids mit Wirkung für die Vergangenheit führen. In diesem Fall hat der Zuwendungsempfänger die Zuwendung zu erstatten und zu verzinsen.

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

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

9.5 Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500 000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Internetseite veröffentlicht werden (vgl. Artikel 9 AGVO).

9.6 Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sowie von Angaben im Rahmen des Verwendungsnachweises sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und auf die Strafbarkeit des Subventionsbetrugs nach § 264 StGB hingewiesen; er hat hierzu vor Bewilligung eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung abzugeben.

## 10 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 1. Januar 2021 in Kraft. Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024 befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegulierung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie in Kraft gesetzt werden. Diese Nachfolge-Förderrichtlinie gilt nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus.

Bonn, den 18. November 2020

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Hilde Kammerer