

Sonderrichtlinie zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Schifffahrt

01.06. 2022 bis 31.12. 2026

1 Präambel.....	4
2 Rechtsgrundlagen.....	5
2.1 Beihilfenrecht.....	5
2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen.....	6
2.3 Programme	6
3 Ziele, Indikatoren und Evaluierung.....	8
3.1 Ziele.....	8
3.2 Indikatoren.....	8
3.3 Evaluierung	9
4 Förderungsgegenstand, Förderungswerber, Förderungsart und –höhe	10
4.1 Gegenstand der Förderung.....	10
4.1.1 Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz von Binnenschiffen	10
4.1.2 Maßnahmen zur Reduzierung von CO ₂ und Luftschadstoffemissionen von Binnenschiffen.....	12
4.1.3 Adaptionen zur Transportverlagerung auf das Binnenschiff.....	15
4.2 Förderungswerber	16
4.3 Förderungsart	16
4.4 Förderungshöhe.....	16
4.4.1 Förderungsquote laut AGVO und maximale Förderungshöhe	16
4.4.2 Kumulierung.....	18
5 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen sowie allgemeine und sonstige Förderungsbedingungen	19
5.1 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen	19
5.2 Sonstige Förderungsbedingungen	21
6 Förderbare Kosten.....	23
6.1 Förderbare Kosten	23
6.2 Nicht förderbare Kosten	23
6.3 Umsatzsteuer.....	24
7 Ablauf der Förderungsgewährung.....	25
7.1 Allgemeines.....	25
7.2 Förderungsantrag	25
7.3 Förderungsentscheidung, -gewährung.....	26
7.4 Inhalt des Förderungsvertrages.....	26
7.5 Sonstige Auflagen	27
7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung	27
7.7 Datenschutz	28

7.8 Gerichtsstand.....	29
8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung.....	30
8.1 Kontrolle	30
8.2 Auszahlung.....	30
8.3 Evaluierung	32
9 Geltungsdauer.....	33

1 Präambel

Verkehr gilt als einer der Hauptverursacher von negativen Umweltauswirkungen. Diese betreffen insbesondere die Emission lokaler Luftschadstoffe und globaler Treibhausgase, Lärm sowie den Flächenverbrauch durch die benötigte Infrastruktur. In all diesen Bereichen hat das Binnenschiff Systemvorteile, bzw. sollen diese durch das vorliegende Programm verstärkt werden. Das Binnenschiff ist durch eine sehr hohe Massenleistungsfähigkeit, Energieeffizienz, Sicherheit, geringe Lärmbelastung und niedrige Infrastrukturkosten charakterisiert. Die Binnenschiffahrt kann die von ihr verursachten **externen Kosten durch Investitionen in nachhaltige Modernisierungsmaßnahmen weiter senken**. Sie kann aber auch einen Beitrag zur Senkung der externen Kosten des Verkehrssystems im Allgemeinen und zur Entlastung der Straßen- und Schieneninfrastruktur durch Verkehrsverlagerung leisten. Um dies zu erreichen soll das vorliegende Förderprogramm durch Effizienzsteigerungen und Adaptionen der Flotte die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt steigern, wodurch **Verlagerungen erzielt werden sollen**.

Entsprechende technische Lösungsansätze sind aus in der Vergangenheit durchgeführten und derzeit laufenden Forschungs- und Entwicklungsprojekten bekannt. Da die Kosten, die mit einer Modernisierung einhergehen, in Verbindung mit der langen Lebensdauer von Schiffen und deren Motoren eine der gewichtigsten Barrieren für deren Umsetzung darstellen, soll mit dieser Sonderrichtlinie zum Nutzen der österreichischen Gesellschaft und Wirtschaft die Schaffung von attraktiven finanziellen Anreizen zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschiffahrt als Beitrag zur **Erreichung der österreichischen Umweltziele und Stärkung der österreichischen Wirtschaft** umgesetzt werden.

Das vorliegende Förderprogramm ist Teil des Maßnahmenbündels zum Mobilitätsmasterplan 2030 auf dem Weg zu klimaneutralem Verkehr bis 2040.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Beihilfenrecht

Diese Richtlinie ist eine Sonderrichtlinie nach § 5 der vom Bundesminister für Finanzen erlassenen "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln", BGBl. II, 208/2014 idgF (ARR 2014). Die ARR 2014 sind auf sämtliche Förderungen auf Basis dieser Sonderrichtlinie anwendbar, soweit nichts Abweichendes festgelegt wird.

Auf Ebene der Europäischen Union bilden

- die 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.d.EU L 187 vom 26.6.2014, S.1¹, verlängert bis 31.12.2023 durch die Verlängerungs-VO (EU) 2020/972 der EK vom 2. Juli 2020²,
- insbesondere die formalen Voraussetzungen in Kapitel I und II und die materialrechtlichen Vorschriften in Kapitel III Abschnitt 7 AGVO (Umweltschutzbeihilfen) Artikel 36 = Umweltschutzmaßnahmen und Artikel 38 = Energieeffizienz (geringere Förderquote) und
- die VERORDNUNG (EU) Nr. 2023/2831 DER KOMMISSION vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671–854, De-Minimis-VO)

die Rechtsgrundlagen.

Die Sonderrichtlinie enthält die Bedingungen für die Förderung von Vorhaben im Bereich der Binnenschifffahrt, die Bedingungen für eine Teilnahme am Förderungsprogramm und

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=DE>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0972&from=DE>

für den Abschluss eines Förderungsvertrages zwischen dem Förderungswerber³ und dem Bund (BMK), vertreten durch via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH (viadonau). Der Abschluss der entsprechenden Förderungsverträge erfolgt im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung unter Beachtung insbesondere von § 24 ARR 2014.

2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen

- Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG, BGBl. Nr. 106/2011 idgF einschließlich Änderungen)
- Bundesgesetz über die Steigerung der Energieeffizienz bei Unternehmen und dem Bund (Bundes-Energieeffizienzgesetz – EEffG; BGBl. Nr. 72/2014 idgF)
- Verordnung (EU) 2016/1628 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 (Non-Road-Mobile Machinery Regulation)⁴
- Richtlinie (EU) 2016/1629⁵ zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe; in Österreich umgesetzt durch die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung – BGBl. II Nr. 83/2019 idgF)⁶

2.3 Programme

Für die Umsetzung der in dieser Sonderrichtlinie angeführten Maßnahmen sind folgende Programme mit Bezug zur Binnenschifffahrt relevant:

- Green Deal der EU⁷

³ Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen in diesen Sonderrichtlinien sind geschlechtsneutral zu verstehen.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32016L1629>

⁶ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010330>

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

- Naiades III⁸
- Aktionsprogramm Donau⁹
- Donaoraumstrategie Priority Area 1a¹⁰
- Mobilitätsmasterplan 2030¹¹
- Nationaler Energie- und Klimaplan (NKEP)¹²

⁸ [com20210324-naiades.pdf \(europa.eu\)](#)

⁹ <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/wasser/schifffahrt/donau/apd.html>

¹⁰ <https://navigation.danube-region.eu/>

¹¹ <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

¹² https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html

3 Ziele, Indikatoren und Evaluierung

3.1 Ziele

Ziel dieser Richtlinie ist es, die Umweltfreundlichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt¹³ zu steigern.

Dadurch soll ein wesentlicher Beitrag zur

- Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße und
- Erreichung der österreichischen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele

geleistet werden.

Durch die Förderung sollen gezielte Anreize für Investitionen in emissionsmindernde Technologien und Maßnahmen in der Güter- und Personenschifffahrt gesetzt werden, welche über geltende klima- und umweltschutzspezifische Unionsnormen hinausgehen. Die Förderung von energieeffizienten Technologien und Maßnahmen stellt einen weiteren Schwerpunkt der Richtlinie dar. Zudem können auch Maßnahmen zur Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße gefördert werden.

3.2 Indikatoren

Die Evaluierung der Ziele gemäß Pkt. 3.1 erfolgt auf Basis der Reduktion der externen Kosten, welche der Gesellschaft durch das Transportwesen entstehen. Dabei werden Umweltauswirkungen in ihrer Gesamtheit betrachtet. Dies bedeutet, es werden zusätzlich zu den Schadstoffemissionen und Klimagasen inklusive der relevanten Vorketten auch Auswirkungen von Lärm, Unfällen, Staus und Lebensraumzerstörung berücksichtigt. Mit der Umsetzung der in dieser Richtlinie angeführten Maßnahmen soll mit einer Fördersumme

¹³ Binnenschiff = ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern bestimmt ist; Binnenschifffahrt = Schifffahrt, die mit einem Binnenschiff ausgeübt wird.

von 3,5 Millionen EUR innerhalb von 10 Jahren eine Reduktion der externen Kosten im Ausmaß von ca. 24 Millionen EUR erreicht werden.

Die Bedingungen, die für die jeweiligen Einzelmaßnahmen erfüllt sein müssen, sind in Kapitel 4 beschrieben.

3.3 Evaluierung

Die Zielerreichung des Förderungsprogramms wird nach 2,5 Jahren bzw. unmittelbar nach Ablauf der Laufzeit im Zuge einer Evaluierung untersucht werden, wobei die während der Umsetzungsdauer bestehenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Hinsichtlich der Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms wird auf die Allgemeinen Rahmenrichtlinien 2014 § 44 Abs. 2 verwiesen. Die Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms erfolgt unmittelbar nach Abschluss des letzten geförderten Projekts.

Die Evaluierungen der Einzelprojekte fließen als Grundlage in die Programmevaluierung ein (siehe Abschnitt 8.3).

4 Förderungsgegenstand, Förderungsgeber, Förderungsart und –höhe

4.1 Gegenstand der Förderung

Unter 4.1.1 c, 4.1.2 und 4.1.3 sind nur Projekte der Güterschifffahrt förderfähig. Gefördert werden nach dieser Richtlinie:

4.1.1 Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz von Binnenschiffen

a) Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz

Hierzu gehören im Besonderen energieeffiziente Technologien und Adaptionen, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs führen.

- Verbesserung der Hydrodynamik oder der Propulsion:

Diese Maßnahmen sind förderfähig, sofern bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen eine Einsparung gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug um mindestens 10 % erreicht wird. Bei Binnenschiffsneubauten ist eine solche Maßnahme förderfähig, wenn sie zu einer Einsparung des Energieverbrauchs von mindestens 10 % gegenüber einem vergleichbaren herkömmlichen Fahrzeug führt.

Der Nachweis der Verbesserung 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 oder Simulationen zu erbringen.

b) Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung

Diese Maßnahmen unterliegen den De-Minimis Förderbestimmungen. Sie werden für im Einsatz befindliche Binnenschiffe gefördert, sofern sie zu einer

Verringerung der Emissionen oder Erhöhung der Sicherheit beitragen. Ein plausibler Nachweis der Verringerung der Emissionen oder der Erhöhung der Sicherheit ist bei der Antragsstellung zu erbringen. Die Beurteilung erfolgt durch die Fachjury.

Zu den Maßnahmen zählen insbesondere Systeme zum:

- automatisierten bzw. (teil-)autonomen Fahren,
- Kollisionswarnsysteme,
- Schleusenmanagementsysteme,
- Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren,
- Brückenanfahrwarnsysteme.

c) Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Güterbinnenschiffen für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser

Hierzu können zum Beispiel folgende Maßnahmen für das Hinterschiff zählen:

- Ersatz des Hinterschiffs durch ein anderes Hinterschiff,
- Optimierung des Hinterschiffs durch einzelne bauliche Maßnahmen wie den Einbau eines Propellertunnels oder eines Flex tunnels,
- Optimierung der Propulsionsorgane durch Veränderungen am Propeller, den Einbau von Düsenpropeller-, Ruderpropeller-, Pumpjet- oder anderen innovativen Antriebsanlagen,
- Optimierung der Zuströmung zum Propeller durch den Anbau von Strömungsleiteinrichtungen,
- Optimierung der Nachströmung vom Propeller durch den Anbau von Abstromblechen.

Für das Vorschiff können zum Beispiel folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Ersatz des Vorschiffs durch ein anderes Vorschiff,
- Optimierung des Vorschiffes durch bauliche Änderungen zur Widerstandsminderung,
- Einbau von Manövriehilfen wie Bugstrahlanlagen.

Diese Maßnahmen sind förderfähig, wenn nach dem Umbau das Binnenschiff gegenüber dem ursprünglichen Zustand bei einem um wenigstens 15 cm geringeren Minimaltiefgang ein sicheres Manövriervermögen aufweist. Durch die

Umbaumaßnahme darf der durchschnittliche Energiebedarf bei normalen Abladezuständen nicht negativ beeinflusst werden.

Bei Ersatz des Hinter- und Vorschiffs sind die Übergangsbestimmungen nach ES-TRIN in der jeweils gültigen Fassung gemäß Schiffstechnikverordnung zu beachten.

Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, z.B. durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete (einschließlich repräsentativer Einsatzprofile), in denen das Binnenschiff verkehren soll, oder mittels Ergebnissen von Modellversuchen oder CFD-Simulationen zu erbringen.

4.1.2 Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂ und Luftschadstoffemissionen von Binnenschiffen

a) Verbrennungsmotoren

Diese Maßnahme umfasst den Austausch von Motoren an Bord von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen durch emissionsärmere Motoren der Klassen IWP, IWA, NRE (bis 560 kW) und als gleichwertig anerkannte Motoren im Sinne der NRMM-Verordnung¹⁴. Nur der freiwillige vorzeitige Austausch von betriebsfähigen Verbrennungsmotoren ist förderfähig, der Austausch eines bereits defekten Motors dagegen nicht.

Motoren sind nur förderfähig, wenn diese mit einem funktionsfähigen Abgasnachbehandlungssystem (AGN-System) ausgerüstet sind; entweder mit einem bereits in der jeweiligen Typgenehmigung des Motors vorhandenen AGN-System oder, bei Motoren, die ohne AGN-System typgenehmigt sind, einem zusätzlichen, beim Einbau des Motors ebenfalls einzubauenden AGN-System (SCR-System und/oder Partikelfilter). Darüber hinaus müssen die folgenden Vorgaben erfüllt werden:

¹⁴ 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. September 2016, S. 53), in dieser Richtlinie als NRMM-Verordnung bezeichnet.

- Motoren der Klassen IWP oder IWA mit einer Leistung unter 130 kW erfüllen die Maßgabe, dass die Grenzwerte nach Anhang II der NRMM-Verordnung für NO_x um mindestens 30 % und für PM um mindestens 80 % unterschritten werden,
- Motoren der Klassen IWP oder IWA mit einer Leistung ab 130 kW bis 300 kW erfüllen die Maßgabe, dass die Grenzwerte nach Anhang II der NRMM-Verordnung für NO_x um mindestens 10 % und für PM um mindestens 80 % unterschritten werden,
- Motoren der Klassen IWP oder IWA mit einer Leistung ab 300 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 10 % unterschritten wird,
- Motoren der Klasse NRE mit einer Leistung unter 56 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 30 % unterschritten wird; Motoren der Klasse NRE mit einer Leistung ab 56 kW bis 560 kW erfüllen die Maßgabe, dass der Grenzwert für NO_x oder für PM nach Anhang II der NRMM-Verordnung um mindestens 5 % unterschritten wird; dies gilt analog für als gleichwertig der Klasse NRE anerkannte Motoren nach den Bestimmungen des Artikels 42 der NRMM-Verordnung.

Der Nachweis der Emissionsreduktion ist durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle zu erbringen.

b) **Verbrennungsmotoren – regenerative Kraftstoffe**

Diese Maßnahme umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit Antriebsanlagen, die insbesondere mit regenerativen Kraftstoffen, z. B. Wasserstoff, Methanol, etc., betrieben werden, mit der Maßgabe, dass die Grenzwerte für NO_x und für PM nach Anhang II der NRMM-Verordnung jeweils um mindestens 10 % unterschritten werden. Als Antriebsanlage ist der Verbrennungskraftmotor einschließlich der für den Betrieb des Motors notwendigen Komponenten (spezielle Tanks, Aufbereitungsanlagen, etc.) zu verstehen.

Der Nachweis der Emissionsreduktion ist durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle zu erbringen.

c) Diesel- und gaselektrische Antriebe, Hybridantriebe

Diese Maßnahme umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit diesel- und gaselektrischen Antrieben und Hybridantrieben. Bei diesel- oder gaselektrischen Antrieben sowie Hybridantrieben muss der Verbrennungsmotor die Bedingungen nach den Nummern 4.1.2 a und gegebenenfalls 4.1.2 b einhalten.

d) Brennstoffzellenanlagen

Diese Maßnahme umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit einer Brennstoffzellenanlage. Eine Brennstoffzellenanlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Brennstoffzellensystemen und weiteren Komponenten (z.B. Tanks), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb und -betrieb notwendig sind.

e) Rein elektrische Anlagen

Diese Maßnahme umfasst die Ausrüstung von Binnenschiffsneubauten und bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit rein elektrischen Anlagen für Antriebs- und Betriebssysteme. Eine rein elektrische Anlage im Sinne dieser Richtlinie ist eine Anlage aus Elektroantriebsmotor und weiteren Komponenten (z.B. Steuerung, bordseitige elektrische Energieversorgung wie Landstromanschluss oder Akkumulatoren) und bordseitiger Erzeugung (z.B. Brennstoffzelle nach Punkt 4.1.2 d, Solar, Windkraft), die für die elektrische Energiebereitstellung für den Schiffsantrieb und -betrieb notwendig sind. Die Sonderbestimmungen für elektrische Schiffsantriebe nach ES-TRIN Kapitel 11 idgF müssen erfüllt sein.

f) Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen

Emissionsminderungseinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind Technologien und Anlagen sowie Verfahren zur Nachrüstung an bestehenden Motoren, deren Einsatz zu Emissionsminderungen nach den unten angeführten Punkten führt. Hierzu zählen insbesondere Katalysatoren, Partikelfilter, kombinierte Systeme und Kraftstoff-Wasser-Emulsions Anlagen, soweit sie nicht gemäß NRMM-Verordnung Teil des Motors sind. Die Nachrüstung von Emissionsminderungseinrichtungen ist in folgenden Fällen förderfähig:

- Wenn die Minderung der Partikelmasse (PM) mindestens 90 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- wenn die Minderung der Stickstoffemissionen (NO_x) mindestens 70 % beträgt und dies durch eine Herstellererklärung oder durch messtechnische Nachweise einer zertifizierten Prüfstelle belegt wird oder
- wenn eine der in den ersten beiden oben angeführten Punkten 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:

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

4.1.3 Adaptionen zur Transportverlagerung auf das Binnenschiff

Diese Maßnahme umfasst Adaptionen und die Ausrüstungen von bereits im Einsatz befindlichen Binnenschiffen mit dem Ziel neue Märkte zu erschließen und somit Transporte zu verlagern, wobei die Erschließung neuer Produkte, die bisher nicht auf der Wasserstraße befördert wurden, höher bewertet wird.

Gefördert werden Investitionen in:

a) Schiffsseitige Adaptionen und Ausrüstungen, wie

- Anpassungen der Schiffsausrüstung und der baulichen Struktur (z.B. Boden- und Decksverstärkungen, Veränderungen der Lukengrößen und Süllhöhen, bauliche Veränderungen des Laderaums),
- Anpassungen der Hauptabmessungen des Schiffes (z.B. Verlängerung, Kürzung, Verbreiterung),
- Anpassungen der Ladeeinrichtungen (z.B. Spezialkräne, Spezialeinrichtungen für gefährliche Güter, Ladevorrichtungen für Straßenfahrzeuge).

4.2 Förderungswerber¹⁵

Natürliche und juristische Personen, Personengesellschaften des bürgerlichen und des Handelsrechtes (OG, KG), aus den Mitgliedsstaaten der EU, Island, Liechtenstein, Norwegen oder der Schweiz, die eine Niederlassung in Österreich haben und auf österreichischen Gewässern regelmäßig gewerbliche Binnenschifffahrt betreiben.

Rechtlich selbstständige Unternehmen von Gebietskörperschaften sind dann antragsberechtigt, wenn die Gebietskörperschaft mit weniger als 25 % an diesem Unternehmen beteiligt ist.

4.3 Förderungsart

Die Förderung erfolgt in Form einer Einzelförderung (§ 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014) als nicht rückzahlbare Zuschüsse (= sonstige Geldzuwendungen gem. § 2 Z 3 ARR 2014).

4.4 Förderungshöhe

4.4.1 Förderungsquote laut AGVO und maximale Förderungshöhe

	Gegenstand	Bedingung / Indikatoren	Max. Förderquote
4.1.1	Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz		
4.1.1 a	Verbesserung der Energieeffizienz	Energie: - 10 %	Art. 38: G/M/K: 30 %, 40 %, 50 %
4.1.1 b	Digitalisierung und Automatisierung	Reduktion der Emissionen oder Erhöhung der Sicherheit	De-minimis: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.1 c	Optimierung Einsatz bei Niedrigwasser	Tiefgang: - 15 cm, keine Verschlechterung der Energieeffizienz	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %

¹⁵ Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen in diesen Sonderrichtlinien sind geschlechtsneutral zu verstehen.

4.1.2	Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen		
4.1.2 a	Motoren	NO _x : -5 % bis -30 % (NRMM) PM: -5 % bis -80 % (NRMM)	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.2 b	Motoren – regenerative Kraftstoffe	NO _x : -10 % (NRMM) PM: -10 % (NRMM)	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.2 c	Diesel- gaselektrische und Hybridantriebe	Für Verbrennungsmotor wie 4.1.2 a, b	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.2 d	Brennstoffzellenanlagen		Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.2 e	Rein elektrische Anlagen		Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.2 f	Emissionsminderungseinrichtungen	NO _x : -70 % PM: -90 % ($\Delta \text{NO}_x [\%] / 70 + \Delta \text{PM} [\%] / 90$) * 100 \geq 100 %	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %
4.1.3	Adaptionen für die Generierung von neuen Transporten bzw. Erschließung neuer Märkte		
4.1.3 a	Schiffsseitige Anpassungsmaßnahmen	Verlagerung in t/km/Jahr	Art. 36: G/M/K: 40 %, 50 %, 60 %

Zur Feststellung der Unternehmenskategorie gelten die KMU-Definitionen im Anhang der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen.

Die Förderungshöhe und die Förderungsquote bemessen sich nach der Art der Förderung, der Förderungswürdigkeit und dem Förderungsbedarf des Projektes und werden von der Abwicklungsstelle im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ermittelt.

Liegt der Förderbetrag unter EUR 300.000 kann eine De-Minimis-Förderung zur Anwendung gelangen. Detaillierte Bedingungen und Formalitäten sind in den entsprechenden Ausschreibungsdokumenten darzustellen.

Die maximale Förderungshöhe pro Schiff und Projekt beträgt EUR 300.000, für Projekte unter 4.1.2 a maximal EUR 200.000, die minimale Förderungshöhe pro Schiff und Projekt beträgt EUR 20.000. Ein Projekt kann aus der Umsetzung von einer oder mehrerer Maßnahmen bestehen.

4.4.2 Kumulierung

Es sind die Kumulierungsvorschriften gem. Art. 8 AGVO verbindlich einzuhalten, was im Einzelfall geprüft wird.

Die Summe aller Beihilfen für dieselben förderbaren Kosten dürfen die festgelegten maximalen Beihilfeobergrenzen nicht überschreiten.

Beabsichtigen auch andere Rechtsträger dem Förderungswerber für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben die beteiligten Organe des Bundes auf eine abgestimmte Vorgangsweise mit diesen Rechtsträgern hinzuwirken (§ 13 ARR 2014). Eine entsprechende Abstimmung der Förderstellen untereinander findet regelmäßig statt.

Die Überprüfung durch die viadonau hat insbesondere durch entsprechende Angaben der Förderungswerbenden zu erfolgen. Die viadonau hat angemessene und wirksame Methoden zur Überprüfung (z.B. regelmäßige Abstimmung mit relevanten Förderungseinrichtungen oder im Verdachtsfall Beiziehung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern anderer Förderungseinrichtungen etc.) der Angaben der Förderungswerbenden vorweg festzulegen, die geeignet sind, unerwünschte Mehrfachförderungen zu vermeiden. Dabei ist auch eine Abfrage aus dem Transparenzportal vorzunehmen.

5 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen sowie allgemeine und sonstige Förderungsbedingungen

Diese Sonderrichtlinie begründet keinen Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung bzw. einen Kontrahierungszwang des Bundes.

5.1 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen

Die Gewährung einer Förderung setzt voraus, dass aufgrund der Angaben und Nachweise im Förderungsansuchen und mangels gegenteiliger Hinweise

1. von einer ordnungsgemäßen Geschäftsführung ausgegangen werden kann,
2. eine ordnungsgemäße Durchführung der geförderten Leistung zu erwarten ist, insbesondere aufgrund der vorliegenden fachlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Voraussetzungen,
3. kein gesetzlicher Ausschlussgrund vorliegt und
4. keine sonstigen in Sonderrichtlinien vorgesehenen Ausschlussgründe vorliegen.

Es kommt der Art. 1, Abs. 4 lit a der AGVO zur Anwendung, wonach 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, keine neue Beihilfe gewährt werden darf. Die Einhaltung der Bestimmungen des Art. 1, Abs. 4 lit a der AGVO werden im Einzelfall geprüft.

Es kommt der Art. 1, Abs. 4 lit c AGVO zur Anwendung, wonach keine Beihilfe an Unternehmen in Schwierigkeiten (UiS) gem. Art 2 Abs 18 AGVO gewährt werden darf. Die Verlängerungs-VO (EU) 2020/972 vom 2.7.2020 stellt in Art 1 Abs 4 lit c klar: Abweichend davon gilt diese Verordnung auch für Unternehmen, die am 31. Dezember 2019 keine Unternehmen in Schwierigkeiten waren, aber in der Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 30. Juni 2022 zu Unternehmen in Schwierigkeiten wurden. Die Einhaltung der Bestimmungen des Art. 1, Abs. 4 lit c AGVO und Art 1 Abs 4 lit c der Verlängerung-VO (EU) 2020/972 vom 2.7.2020 werden im Einzelfall geprüft.

Eine Förderung ist nur zulässig, wenn sie einen Anreizeffekt aufweist, d.h. die Förderung muss dazu führen, dass die Förderungsnehmenden ihr Verhalten ändern und zusätzliche Tätigkeiten aufnehmen, die sie ohne die Förderung nicht, nur in geringerem Umfang, auf andere Weise oder an einem anderen Standort ausüben würden. Stellt eine Förderung eine Beihilfe im Sinne des europäischen Beihilfenkontrollrechts dar, so haben jedenfalls die notwendigen Voraussetzungen für das Vorliegen eines Anreizeffekts nach den beihilferechtlichen Regelungen der Europäischen Union vorzuliegen. Das Vorliegen eines Anreizeffekts ist hierbei insbesondere dann auszuschließen, wenn mit den Arbeiten im zu fördernden Vorhaben vor dem Einlangen eines Förderungsantrags begonnen wurde. Dies schließt nicht aus, dass die Förderungswerbenden bereits Durchführbarkeitsstudien bzw. vergleichbare Vorarbeiten vorgenommen haben, die nicht von dem Förderungsantrag erfasst werden. Liegt keine Beihilfe im Sinne des europäischen Beihilfenkontrollrechts vor, erfordert der Anreizeffekt, dass das Vorhaben ohne Förderung aus Bundesmitteln nicht oder nicht im notwendigen Umfang durchgeführt werden kann.

Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss unter Berücksichtigung der beantragten Förderung gesichert sein. Die Förderungswerberin oder der Förderungswerber hat dies durch geeignete Unterlagen, insbesondere durch einen Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan nachzuweisen. Alle zu Gebote stehenden Finanzierungsmöglichkeiten müssen ausgeschöpft sein. Der Förderungnehmer hat im Förderantrag anzugeben (§ 17 ARR 2014),

- welche Förderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln der Förderungnehmer in den letzten drei Jahren vor Einbringung des Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden, und

- um welche Förderungen der Förderungswerber bei einer anderen haushaltsführenden Stelle des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften und der Europäischen Union angesucht hat, über die Gewährung aber noch nicht entschieden wurde oder noch ansuchen will.

Der Förderungswerberin oder dem Förderungswerber ist eine Mitteilungspflicht bis zum Abschluss des Förderungsvorhabens aufzuerlegen, die auch jene Förderungen umfasst, um die sie oder er nachträglich ansucht.

5.2 Sonstige Förderungsbedingungen

Der Förderungsnehmer hat im Förderungsantrag insbesondere folgende Nachweise zu erbringen:

- Nachweise zu Abschnitt 4.2 (Förderungswerber),
- gültige Zulassungsurkunde bei in Betrieb befindlichem Schiff,
- gültiges Angebot einer Werft oder eines Ausrüsters bei einem Neubau, Umbau oder Ausrüstungsvorhaben,
- Nachweis des regelmäßigen Einsatzes des Schiffes in Österreich (mindestens 10 Fahrten pro Jahr für 2 Jahre vor Förderungsantrag und nach Vollendung der Maßnahme).

Bei den einzelnen Calls und im Einzelfall können zusätzliche Nachweise angefordert werden.

Die Projektdauer ist auf maximal 2 Jahre zu begrenzen. In begründeten Ausnahmefällen kann die Abwicklungsstelle die Projektdauer auf Antrag des Förderungsnehmers kostenneutral verlängern (z.B. wenn die Ausführung der Leistung ohne Verschulden des Förderungsnehmers eine Verzögerung erfahren hat und die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist).

Der Förderungsnehmer hat eine zweckgebundene Nutzung des Schiffes, auf welchem sich die geförderten Umbauten bzw. Einrichtungen befinden, für 3 Jahre ab Fertigstellung der erbrachten Leistungen sicherzustellen und ist verpflichtet, dieses für diesen Zeitraum weder zu veräußern noch zu vermieten bzw. zu verpachten. Für den Fall einer vorzeitigen

Veräußerung bzw. eines vorzeitigen Erlöschens der Verfügungsberechtigung behält sich der Fördergeber eine aliquote Rückerstattung der Förderung vor.

Das Projekt muss rechtlich zulässig und technisch machbar sein.

6 Förderbare Kosten

6.1 Förderbare Kosten

Förderbar sind nur jene Mehrkosten, die unmittelbar mit der geförderten Leistung in Zusammenhang stehen, und in jenem Ausmaß, als sie zur Erreichung des Förderungsziels unbedingt erforderlich sind.

Frühester Stichtag für die Kostenanerkennung ist das Datum der Einreichung des Förderungsantrages bei der Abwicklungsstelle.

Folgende Kosten sind förderbar:

- Kosten für Entwurf, Planung und Entwicklung durch qualifizierte Dritte (keine internen Personalkosten),
- Kosten für die Anschaffung von systemrelevanten Materialien und Bauteilen,
- Kosten für die Beauftragung Dritter zum ordnungsgemäßen Bau, Umbau bzw. Einbau,
- Etwaige Ausbau- und Entsorgungskosten,
- Ausgaben für Nachweise (nach 4.1.1.a, 4.1.1.c, 4.1.2.f).

Im Rahmen der Bestimmung der förderbaren Kosten ist der Förderungsnehmer verpflichtet, Vergleichsangebote einzuholen.

6.2 Nicht förderbare Kosten

Nicht förderbare Kosten sind:

- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrags bzw. einem von der Abwicklungsstelle im Vertrag festgelegten späteren Stichtag angefallen sind,
- Kosten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen,
- Personal- und Reisekosten des Förderungsnehmers,
- Kosten für leasingfinanzierte Investitionsgüter,

- sämtliche Kosten, welche bereits durch andere Fördervorhaben finanziert werden, z.B. der Sonderrichtlinie Logistik-Förderung oder der Sonderrichtlinie Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (Siehe auch Kapitel 8 zur Kontrolle des Ausschlusses von Mehrfachförderungen).

6.3 Umsatzsteuer

Die auf die Kosten der förderbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist keine förderbare Ausgabe. Sofern diese Umsatzsteuer aber nachweislich tatsächlich und endgültig vom Förderungsnehmer zu tragen ist, somit für sie oder ihn keine Vorsteuerabzugsberechtigung besteht, kann sie als förderbarer Kostenbestandteil berücksichtigt werden.

Die – auf welche Weise immer – rückforderbare Umsatzsteuer ist auch dann nicht förderbar, wenn sie der Förderungsnehmer nicht tatsächlich zurückerhält.

Sollte eine Förderung vom Finanzamt wegen des Vorliegens einer nach dem Umsatzsteuergesetz 1994, BGBl. Nr. 663, steuerbaren und steuerpflichtigen Leistung des Förderungsnehmers an den Förderungsgeber nicht als Förderung, sondern als Auftragsentgelt angesehen werden und dafür von der vom Förderungsnehmer eine Umsatzsteuer an das Finanzamt abzuführen sein, ist vorzusehen, dass dieses Auftragsentgelt als Bruttoentgelt anzusehen ist. Eine zusätzliche, gesonderte Abgeltung der Umsatzsteuer – aus welchem Rechtsgrund immer – ist somit ausgeschlossen.

7 Ablauf der Förderungsgewährung

7.1 Allgemeines

Das BMK als haushaltsführende Stelle beauftragt via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H. (viadonau) mit der Abwicklung des gegenständlichen Förderungsprogrammes. viadonau (als Abwicklungsstelle iSd § 8 Abs. 1 ARR 2014) schließt die Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Bundes (BMK).

Die Abwicklung des Förderprogramms erfolgt als Ausschreibungsverfahren in Form von Calls. Calls werden in der Regel zwei Mal jährlich auf der Webseite der Abwicklungsstelle (www.viadonau.org) veröffentlicht.

Die Abwicklungsstelle wird auf ihrer Website weiters einen Förderungsleitfaden veröffentlichen, der auf Basis dieser Sonderrichtlinie Inhalte und Ziele des Förderungsprogrammes, Art und Umfang der Förderung, Förderungsgebiet, Beurteilungskriterien und Details zur Förderungsabwicklung inkl. entsprechende Formulare zu Einreichung und Abrechnung konkretisieren wird. Der Förderungsleitfaden ist mit dem BMK abzustimmen.

7.2 Förderungsantrag

Der Förderungswerber hat den Förderungsantrag unter Verwendung des von der Abwicklungsstelle bereitgestellten Antragsformulars in deutscher Sprache auszufüllen und innerhalb der im Call festgelegten Frist bei der Abwicklungsstelle einzureichen. Das Förderungsansuchen hat einen der Eigenart der Leistung entsprechenden Leistungs-, Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan und alle sonstigen auf die geförderte Leistung Bezug habende Unterlagen zu enthalten (Spezifikationen dazu sind Inhalt des Förderungsleitfadens).

7.3 Förderungsentscheidung, -gewährung

Förderungsansuchen, die die formalen und inhaltlichen Anforderungen erfüllt haben, werden mithilfe eines nachvollziehbaren und transparenten Verfahrens, welches im Förderungsleitfaden im Detail erläutert wird, beurteilt. Die inhaltliche Prüfung und Beurteilung erfolgt durch eine Expertenjury. In besonderen Fällen kann ein Hearing einberufen werden, in dem der Förderungswerber sein Projekt der Expertenjury vorstellt. Die formale Prüfung erfolgt durch die Abwicklungsstelle.

Die Expertenjury urteilt unter Anwendung der im Förderungsleitfaden dargelegten Effizienzkriterien und unterbreitet Vorschläge für die Förderungsentscheidung. Teil des Juryvorschlages können im Detail formulierte Auflagen und/oder Bedingungen sein, die geeignet sind, die Erreichung des Förderungszwecks zu gewährleisten.

Die Bewertung der Jury ist Grundlage der Förderungsentscheidung. Die Förderungsentscheidung obliegt dem BMK.

Ist die Gewährung einer Förderung beabsichtigt, hat die haushaltsführende Stelle oder Abwicklungsstelle an den Förderungswerber ein schriftliches Förderungsangebot zu richten. Mit dessen schriftlicher Annahme durch den Förderungswerber kommt der Förderungsvertrag (§ 24 ARR 2014) zustande. Der Förderungswerber ist darauf hinzuweisen, dass die Annahme des Förderungsangebotes samt den damit verbundenen Auflagen und Bedingungen innerhalb einer festzulegenden, angemessenen Frist schriftlich erklärt wird, widrigenfalls das Förderungsangebot als widerrufen gilt.

Die Ablehnung eines Förderungsansuchens hat schriftlich unter Mitteilung der dafür maßgeblichen Gründe zu erfolgen.

7.4 Inhalt des Förderungsvertrages

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag unter Berücksichtigung des § 24 Abs. 1 bis 3 ARR 2014 und des Musterförderungsvertrages gemäß § 24 Abs. 4 ARR 2014 errichtet. Die Abwicklungsstelle schließt diese Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Förderungsgebers BMK.

Die vorliegende Sonderrichtlinie bildet einen integrierten Bestandteil des Förderungsvertrages. Bestimmungen der Richtlinie, die sich nur an die Abwicklungsstelle richten, haben für den Förderungswerber informativen Charakter. Von dieser Sonderrichtlinie oder vom Fördervertrag abweichende mündliche oder schriftliche Festlegungen sind unwirksam.

7.5 Sonstige Auflagen

Die in der Förderungsentscheidung festgelegte Auflagen und/oder Bedingungen sind im Förderungsvertrag im Detail festzuhalten.

7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung

Die Rückforderungs- und Verzinsungsbestimmungen des § 25 Abs. 1 bis 5 ARR 2014 sowie eine allfällige Solidarhaftung gemäß § 25 Abs. 6 ARR 2014 sind im Förderungsvertrag zu vereinbaren.

Gemäß § 25 Abs. 7 ARR 2014 ist mit dem Förderungswerber zu vereinbaren, dass die gewährte Förderung auf das gemäß § 15 Abs. 2 ARR 2014 oder nach unionsrechtlichen Bestimmungen zulässige Ausmaß gekürzt werden kann,

1. wenn sie oder er nach dem Zeitpunkt des Förderungsansuchens von einem anderen Organ des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften eine Förderung für dieselbe Leistung, auch wenn mit verschiedener Zweckwidmung, erhält, welche bei der Zuerkennung der Förderung nicht bekannt war, oder
2. wenn sie oder er eine höhere als die ursprünglich vereinbarte Eigenleistung erbringt oder erbringen kann,

sofern nicht eine Vertragsänderung aus Sicht der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle zweckmäßig erscheint. Von einer Kürzung kann dann Abstand genommen werden, wenn die Beiträge gemäß Z 1 und 2 zur Erbringung der ursprünglich vereinbarten geförderten Leistung (§ 24 Abs. 1 Z 5 ARR 2014) notwendig sind. Falls die Förderung bereits ausbezahlt wurde, kann eine entsprechende Rückforderung erfolgen.

§ 25 Abs. 1 und 2 ARR 2014 bleiben unberührt und die Abs. 3 und 4 sind sinngemäß anzuwenden.

Nachträglich gewährte Förderungen (Zuschüsse oder sonstige Zuwendungen) anderer Rechtsträger zum gegenständlichen Vorhaben (§ 25 Abs. 7 ARR 2014), die im eingereichten/genehmigten Förderungsansuchen nicht oder nicht in diesem Ausmaß enthalten waren, sind auf der gleichen Kostenstelle (oder in einer ähnlichen Form eindeutig) wie die Ausgaben zu verbuchen, im Rahmen der Abrechnung des Vorhabens zu berücksichtigen und reduzieren die förderfähigen Gesamtkosten des Vorhabens.

In Bezug auf Wegfall oder wesentliche Änderung des Verwendungszwecks kommt der § 30 ARR 2014 zur Anwendung.

7.7 Datenschutz

Der Förderungswerber hat sowohl im Förderungsansuchen als auch im Förderungsvertrag zur Kenntnis zu nehmen, dass die haushaltführende Stelle und die Abwicklungsstelle als gemeinsame Verantwortliche berechtigt sind,

1. die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten zu verarbeiten, wenn dies für den Abschluss und die Abwicklung des Förderungsvertrages, für Kontrollzwecke und die Wahrnehmung der der haushaltführenden Stelle gesetzlich übertragenen Aufgaben erforderlich ist;
2. die für die Beurteilung des Vorliegens der Förderungsvoraussetzungen und zur Prüfung des Verwendungsnachweises (8. Abschnitt ARR 2014) erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihr oder ihm selbst erteilten Auskünfte hinaus auch durch Rückfragen bei den in Betracht kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben und an diese zu übermitteln, wobei diese wiederum berechtigt sind, die für die Anfrage erforderlichen personenbezogenen Daten zu verarbeiten und Auskunft zu erteilen;
3. Transparenzportalabfragen gemäß § 32 Abs. 5 TDBG 2012 durchzuführen.

Dem Förderungswerber ist zur Kenntnis zu bringen, dass es dazu kommen kann, dass personenbezogene Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß §§ 57 bis 61 und 47 BHG 2013 sowie § 14 dieser Verordnung) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.

Ist der Förderungswerber eine natürliche Person, hat das Förderungsansuchen und der Förderungsvertrag eine Information zur Datenverarbeitung gemäß Art. 13 und 14 DSGVO (Datenverarbeitungsauskunft) zu enthalten.

Der Förderwerber hat zu bestätigen, dass die Offenlegung von Daten natürlicher Personen gegenüber der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der DSGVO erfolgt.

Die Antragsteller erklären sich einverstanden, dass Schleusendaten oder sonstige Beförderungsunterlagen zur Überprüfung der erforderlichen Anzahl an Fahrten in Österreich verwendet werden dürfen.

7.8 Gerichtsstand

Als Gerichtsstand in allen aus der Gewährung einer Förderung entstehenden Rechtsstreitigkeiten ist das sachlich zuständige Gericht in Wien vorzusehen. Der Förderungsgeber behält sich vor, den Förderungsnehmer auch an seinem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung

8.1 Kontrolle

Der Förderungsnehmer hat der Abwicklungsstelle einen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis bestehenden Verwendungsnachweis vorzulegen. Die Detailanforderungen werden im Förderungsleitfaden geregelt. Es gelten §§ 40-42 ARR 2014.

Um Mehrfachförderungen auszuschließen erfolgen regelmäßige Abfragen in der Transparenzdatenbank des Bundes (TDBG 2012). Zusätzliche Kontrollmaßnahmen sind dem Förderungsleitfaden zu entnehmen, z. B. Abstimmung zwischen haushaltsführenden Stellen nach § 30 Abs. 3 ARR 2014 oder Rückfragen bei in Betracht kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten.

Unbeschadet der Einschaurechte in § 24 Abs. 2 ARR 2014 behält sich das BMK vor, eigenständig oder durch viadonau Besichtigungen an Bord nach vorheriger Vereinbarung bis zu 3 Jahre nach Projektende (Auszahlung) durchzuführen.

8.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Prüfung durch die Abwicklungsstelle nach dem im Förderungsvertrag festgelegten, am Projektabschluss orientierten Zeitplan.

Die Auszahlung der Förderung ist nur insoweit und nicht eher vorzunehmen, als sie zur Leistung fälliger Zahlungen durch den Förderungsnehmer für die geförderte Leistung entsprechend dem Förderungszweck benötigt wird und darf nur an den Förderungsnehmer oder an andere im Förderungsvertrag ausdrücklich genannte natürliche oder juristische Personen oder Personengesellschaften erfolgen.

Die Auszahlung der Förderung für eine Leistung, die sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, kann der voraussichtlichen Bedarfslage entsprechend grundsätzlich in pauschalierten Teilbeträgen und mit der Maßgabe vorgesehen werden, dass ein weiterer Teilbetrag erst dann ausgezahlt wird, wenn ein Verwendungsnachweis über den jeweils bereits ausbezahlten Teilbetrag erbracht worden ist, wobei die Auszahlung von mindestens 10 % des insgesamt zugesicherten Förderungsbetrages grundsätzlich erst nach erfolgter Abnahme des abschließenden Verwendungsnachweises vorzubehalten ist.

Bei der Festlegung des Auszahlungstermins ist auch auf die Verfügbarkeit der erforderlichen Bundesmittel und bei von der EU kofinanzierten Leistungen auf die Bereitstellung der entsprechenden EU-Mittel Bedacht zu nehmen.

Sofern dies mit der Eigenart der Förderung vereinbar ist, hat die Abwicklungsstelle überdies auszubedingen, dass die Auszahlung einer Förderung aufgeschoben werden kann, wenn und solange Umstände vorliegen, welche die ordnungsgemäße Durchführung der Leistung nicht gewährleistet erscheinen lassen (§ 43 Abs. 4 ARR 2014).

Wurde eine Förderung wegen Nichterfüllung der für ihre Auszahlung vorgesehenen Voraussetzungen mit Ablauf des Finanzjahres, für das die Förderungszusage abgegeben wurde, zur Gänze oder teilweise nicht ausbezahlt, darf die Abwicklungsstelle die Wirksamkeit der Förderungszusage bis zum Ablauf des nächstfolgenden Finanzjahres verlängern, wenn die Ausführung der Leistung ohne Verschulden des Förderungsnehmers eine Verzögerung erfahren hat und die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist.

Es gelten außerdem die Bestimmungen der §§ 39-45 ARR 2014.

Die Auszahlung der Förderung erfolgt erst nach Vorlage und Abnahme allfälliger Zwischenberichte und des abschließenden Verwendungsnachweises inklusive der Erbringung der relevanten in Kapitel 4 gelisteten Nachweise sowie der Erfüllung der sonstigen Förderungsauflagen und -bedingungen. In jedem Fall ist in Zusammenhang mit den durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen ein gültiges Zulassungszeugnis für in Betrieb befindliche Schiffe bzw. den durchgeführten Neubau oder Umbau vorzuweisen.

Werden die vorgesehenen förderbaren Projektkosten unterschritten und sind die Förderungsvoraussetzungen weiterhin gegeben, verringert sich die Förderung aliquot. Dies ist dem Förderungsnehmer schriftlich mitzuteilen.

8.3 Evaluierung

Die Abwicklungsstelle nimmt während des Projektzeitraumes ein laufendes Monitoring der Projekte vor.

Soweit möglich wird eine ex-ante Quantifizierung der zu erreichenden Zielwerte durchgeführt. Dies kann z.B. durch entsprechende Berechnungen, Simulationen, Modellversuche, messtechnische Nachweise, Herstellerzertifikate und Darstellung der bestehenden Rahmenbedingungen erfolgen. Ist eine ex-ante Quantifizierung von Zielwerten nicht möglich, z. B. bei Digitalisierungsmaßnahmen, wird als Zielsetzung eine relative Verbesserung einer oder mehrerer Indikatoren festgelegt. Ein entsprechendes Verbesserungspotential ist vom Förderwerber bei der Antragstellung zu quantifizieren oder qualitativ zu beschreiben und dient als Kriterium für die Gewährung der Förderung. Nach Abschluss des Projekts ist durch den Förderwerber ein entsprechend quantifizierter Nachweis inklusive einer deskriptiven Darstellung der Verbesserung verpflichtend beizubringen. Wurde eine schlüssige Quantifikation oder Beschreibung des Verbesserungspotentials schon bei der ex-ante Evaluierung gemacht und ist zu erwarten, dass das Ergebnis unverändert bleibt, dann kann von einem quantifizierenden Nachweis nach Projektabschluss abgesehen werden (z.B. beim Einbau eines Abgasnachbehandlungssystems).

Hinsichtlich der Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms wird auf § 44 Abs. 2 ARR 2014 verwiesen. Die Ergebnisse der individuellen Evaluierungen der jeweiligen umgesetzten Projekte fließen in die Gesamtevaluierung des Förderungsprogramms ein.

Details zu den Mitwirkungspflichten des Förderungsnehmers, die eine Evaluierung der Einzelmaßnahmen als auch des gesamten Förderungsprogramms erlauben, werden im Förderungsleitfaden bzw. Förderungsverträgen geregelt.

9 Geltungsdauer

1. Diese Richtlinie tritt am 01.06.2022 in Kraft und ist bis zur ordnungsgemäßen Beendigung des letzten, auf Grundlage dieser Richtlinie geförderten Vorhabens anzuwenden. Förderungsanträge auf Basis dieser Richtlinie können bis 30.9.2026 eingebracht werden. Förderungsentscheidungen können bis 31.12.2026 getroffen werden.

Nach Ablauf dieses Zeitraums ist diese Sonderrichtlinie nur mehr auf Vorhaben anzuwenden, über welche basierend auf dieser Richtlinie der Förderungsvertrag abgeschlossen wurde.

¹⁶

¹⁶ vorbehaltlich etwaiger Änderungen der rechtlichen Grundlagen (insb. AGVO, ARR 2014)

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-5903

w2@bmk.gv.at

bmk.gv.at