



Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung über die Möglichkeit einer anteiligen Finanzierung der Entwicklungskosten ziviler Luftfahrzeugausrüster (Luftfahrzeugausrüsterprogramm)

Vom 14. November 2018

1 Zielsetzung und Rechtsgrundlage der Förderung

1.1 Zielsetzung

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (nachfolgend BMWi) fördert mit dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm Forschungs- und Technologievorhaben von Unternehmen aus dem Luft- und Raumfahrzeugbau einschließlich Triebwerksherstellern (nachfolgend Luftfahrzeugausrüster) für die zivile kommerzielle Luftfahrt am Standort Deutschland durch Darlehen zur Begrenzung von Entwicklungsrisiken.

Damit ergänzt dieses Darlehensprogramm im Bereich der experimentellen Entwicklung für Luftfahrzeugausrüster gemäß der Luftfahrtstrategie der Bundesregierung¹ die anderen Förderinstrumente des Bundes für ein umweltverträgliches, leistungsfähiges Luftverkehrssystem wie das Luftfahrtforschungsprogramm.

Mit dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm verfolgt das BMWi vorrangig zwei Ziele. Zum einen sollen Finanzierungsmöglichkeiten für Forschungs- und Technologieentwicklungsvorhaben geschaffen werden, deren Finanzierung nicht durch Bankkredite zu angemessenen Konditionen sichergestellt werden kann. Zum anderen zielt das Programm darauf ab, neue Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland zu schaffen bzw. zu sichern. Das Luftfahrzeugausrüsterprogramm ist ein wichtiges Instrument zur Verminderung von Entwicklungs-, Markt- und Programmrisiken, indem es einen Beitrag zur Bewältigung der damit verbundenen Finanzierungsherausforderungen leistet. Sofern eine entsprechende Verwertung von Forschungsergebnissen und ein strategischer Mehrwert für die jeweiligen Zulieferunternehmen erzeugt werden können, sind auch im Inland anfallende Kosten bei der Beteiligung an außereuropäischen Entwicklungsprogrammen grundsätzlich förderfähig.

In Umsetzung der Luftfahrtstrategie hat das BMWi die Kreditanstalt für Wiederaufbau (nachfolgend KfW) beauftragt, unter den in dieser Bekanntmachung geregelten Voraussetzungen und nach Maßgabe der hierfür in der KfW relevanten Kreditvergaberegelungen Darlehen zur anteiligen Finanzierung von Entwicklungskosten auf Grund einer Beteiligung an neuen Luftfahrtprogrammen verschiedener Hersteller zu gewähren. Die Anteilsfinanzierung der Entwicklungskosten soll durch verzinsliche, teilweise bedingt rückzahlbare Darlehen die Begrenzung des Entwicklungsrisikos ermöglichen.

Das Luftfahrzeugausrüsterprogramm orientiert sich an den Leitlinien für ein umweltverträgliches, leistungsfähiges Luftverkehrssystem, wie sie in der „Strategischen Forschungs- und Innovationsagenda“ („SRIA“)² des europäischen Luftfahrtforschungsbeirats ACARE³ zur Umsetzung der europaweiten Luftfahrtstrategie „Flightpath 2050“⁴ formuliert werden.⁵ Ziel von „Flightpath 2050“ ist es u. a., bis 2050 die CO₂-Emissionen um 75 %, die NO_x-Emissionen um 90 % und die wahrgenommenen Lärmemissionen um 65 % (in einem Flugzeug des Jahres 2050 gegenüber der im Referenzjahr 2000 am Markt befindlichen Technologie) zu reduzieren. Die deutsche Luftfahrtindustrie soll wesentlich zu einem umweltfreundlichen, sicheren, leistungsfähigen und passagierfreundlichen Luftverkehrssystem beitragen und damit ihre weltweite technologische Vorreiterrolle stärken. Um nachhaltig die eigenständigen Entwicklungskompetenzen der deutschen Luftfahrtindustrie zu erhalten und um eine weltweit wettbewerbsfähige deutsche Ausrüsterindustrie zu fördern, sollen strategische Kernkompetenzen auf Systemebene gestärkt und ambitionierte Produktkonzepte ermöglicht werden. Das Luftfahrzeugausrüsterprogramm leistet damit einen wichtigen Beitrag zu den ACARE-Zielen.

1.2 Rechtsgrundlage

Rechtliche Basis für das Luftfahrzeugausrüsterprogramm sind neben dieser Bekanntmachung folgende Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung:

- Die jeweils aktuell gültige haushaltsgesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Übernahme von Bundesgewährleistungen zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft,
- Gesetz über die Kreditanstalt für Wiederaufbau in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Juni 1969 (BGBl. I S. 573), zuletzt geändert durch Artikel 347 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474),

¹ Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung ist unter <http://www.bmw.de/DE/Mediathek/publikationen,did=546058.html> zugänglich.

² Strategic Research and Innovation Agenda.

³ Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe.

⁴ Die Luftfahrtstrategie „Flightpath 2050“ wurde im Jahr 2011 von der so genannten „High Level Group“ um den Airbus-CEO Dr. Thomas Enders auf Initiative der EU-Kommissare Kallas und Geoghegan-Quinn herausgegeben.

⁵ „Flightpath 2050“ und die dazugehörige strategische Forschungs- und Innovationsagenda SRIA ist unter <http://www.acare4europe.org> zugänglich.



- Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122),
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) 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) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (ABl. L 156 vom 20.6.2017, S. 1).⁶

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Förderthemen

Gegenstand der Förderung sind Forschungs- und Technologieentwicklungsvorhaben. Die Vorhaben können als „Integralvorhaben“ von einem Antragstellenden oder im Verbund von mindestens zwei Verbundpartnern („Verbundvorhaben“) durchgeführt werden.

Die im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms gewährten Darlehen sind zweckgebunden an Entwicklungen für Luftfahrzeuge, die einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele in der zivilen, kommerziellen Luftfahrt leisten:

2.1.1 Umweltfreundliches Luftverkehrssystem

Zum Ziel eines umweltfreundlichen Luftverkehrssystems gehören innovative Technologien zur Lärm- und Schadstoffreduktion. Dies beinhaltet auch Entwicklungen zum umweltverträglichen Fliegen, insbesondere durch Gewichtsreduzierung oder durch Verzicht auf umweltschädliche Stoffe. Durch aktive und passive technologische Maßnahmen bei Antrieben und im Bereich der Flugphysik soll eine Reduzierung des Außenlärms angestrebt werden. Beispiele sind Energieeinsparungen im Strukturbereich durch neue Materialien oder Bauweisen (wie z. B. CFK-Bauweisen), innovative Energienutzungskonzepte für Systeme und effizientere Antriebe.

2.1.2 Sicheres, leistungsfähiges und passagierfreundliches Luftverkehrssystem

Für die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrssystems ist es von höchster Bedeutung, neben einer besseren Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs auch dessen Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit weiter zu verbessern. Beispiele hierfür sind innovative Kabinengestaltungen und Kabineninfrastrukturen, in Gesamtsysteme integrierte, effizientere Systeme, wartungs- und instandhaltungsgerechte⁷ Bauweisen sowie leistungsstarke, zuverlässige, Kerosin sparende und geräuscharme Antriebe.

2.1.3 Technologie(weiter)entwicklung

Das weitere Wachstum des globalen Luftverkehrs erfordert innovative und international wettbewerbsfähige Technologien, die es erlauben, zivile Luftfahrzeuge weiter zu optimieren. Ein leistungsfähiges Produktdatenmanagement, übergreifend über alle Stufen der Wertschöpfung bis zum OEM⁸, aber auch Fertigungsautomatisierung und ein Qualitätsmanagement über die gesamte Wertschöpfungskette werden zunehmend wichtig. Das schließt auch Aspekte einer effizienten und ressourcenschonenden Fertigung und Produktion nachhaltiger Technologien mit ein. Daher werden digitale Technologien gefördert, die die vertikale, horizontale und durchgängige Integration von Daten für die spezifischen Herausforderungen in der Luftfahrt nutzbar machen. Von besonderer Bedeutung sind Vorhaben zur digitalen Vernetzung von Teilsystemen und die Nutzung von anfallenden großen Datenmengen (Big Data) über die klassischen Systemgrenzen hinweg zu adaptiven Fertigungsnetzwerken, flexiblen Betriebs-, Wartungs- und Logistikkonzepten. Dies gilt auch für darauf basierende neue Dienstleistungen im Endkunden- aber auch Geschäftskundensegment (digital passenger services, digital cabin, condition analytics, predictive maintenance etc.) sowie die hierfür notwendige IT-(Sicherheits-) Infrastruktur.

2.2 Förderfähige Projekte

Die mit den Darlehen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms finanzierten Vorhaben müssen durch innovative Produkte oder Verfahren zur Erreichung eines oder mehrerer der in Nummer 2.1 genannten Ziele beitragen. Eine Innovation im Sinne des Luftfahrzeugausrüsterprogramms liegt insbesondere dann vor, wenn mit der Entwicklung ein hohes technisches Entwicklungsrisiko verbunden ist. Der geförderte Teil eines Vorhabens muss die Voraussetzungen der experimentellen Entwicklung nach Artikel 2 Nummer 86 AGVO erfüllen.

Die förderfähigen Aktivitäten müssen auf den zivilen, kommerziellen Luftfahrtmarkt ausgerichtet sein. Sie sollen grundsätzlich auf System- oder Systemkomponenten-Ebene erfolgen.

Nur Aktivitäten mit eigenem Entwicklungs-, Markt- und Programmrisiko sind förderfähig. So müssen beispielsweise Entwicklungen eines Arbeitspakets ein vom Antragstellenden zu tragendes Entwicklungs-, Kosten- und Ertragsrisiko enthalten.

Die Entwicklungsergebnisse müssen dabei eine nachhaltige Verwertungsperspektive und einen strategischen Mehrwert für die geförderten Unternehmen haben. Darüber hinaus muss mit den Entwicklungsergebnissen ein langfristiger und substantieller Beitrag zur Wertschöpfung in Deutschland oder im Europäischen Wirtschaftsraum geleistet werden.

⁶ Sollte die AGVO nicht über den 31. Dezember 2020 hinaus verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird die Bekanntmachung überprüft und ggf. an die dann geltenden Freistellungsbestimmungen angepasst bzw. durch eine neue Förderbekanntmachung ersetzt.

⁷ Maintenance, repair and overhaul (MRO).

⁸ Original Equipment Manufacturer (Erstausrüster).



Förderfähige Aktivitäten können auch die Entwicklung von kommerziell nutzbaren Prototypen und Pilotprojekten umfassen, wenn es sich bei dem Prototyp notwendigerweise um das kommerzielle Endprodukt handelt und seine Herstellung allein für Demonstrations- und Auswertungszwecke zu teuer wäre.

Aktivitäten zur spezifischen Serienreife sind nicht förderfähig.

3 Ausgestaltung der Förderung

3.1 Förderfähige Kosten

Die Förderfähigkeit der Kosten richtet sich nach

1. Artikel 25 Absatz 3 AGVO,
2. den Vorschriften der BHO und den hierzu ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung,
3. den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten – PreisLS – (Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953 – Bundesanzeiger Nr. 244 vom 18. Dezember 1953) in der jeweils geltenden Fassung.

3.2 Art, Umfang und Bedingungen des Förderdarlehens

3.2.1 Modularisierung des Förderdarlehens

Die Zuwendungen werden als Darlehen gewährt. Der Darlehensnehmer kann zwischen drei Optionen auswählen:

- a) ausschließlich unbedingt rückzahlbares Darlehen,
- b) ausschließlich bedingt rückzahlbares Darlehen,
- c) eine Kombination der beiden genannten Darlehensformen.

3.2.2 Förderquoten des Förderdarlehens

Der Darlehensumfang für Unternehmen beträgt inklusive des beihilferelevanten Förderanteils von maximal 25 % insgesamt bis zu 40 % und für verbundführende Unternehmen (vgl. Nummer 4.2) bis zu 45 % der förder- und finanzierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten.

Das bedeutet im Einzelnen:

- Ein Anteil von bis zu 15/40 (Nummer 3.2.1 Buchstabe c) bzw. 40/40 (Nummer 3.2.1 Buchstabe a) der Darlehenssumme wird in Form eines verzinslichen und ohne jede Bedingung rückzahlbaren Darlehens gewährt (unbedingt rückzahlbar, Verzinsung zu marktüblichen Konditionen, keine Beihilferelevanz). Bei verbundführenden Unternehmen beträgt dieser Anteil bis zu 20/45 bzw. 45/45. Die Rückzahlung erfolgt in Jahresraten ab dem (zuvor festgelegten) Zeitpunkt der voraussichtlichen Erstausslieferung des vom Finanzierungszweck betroffenen Luftfahrzeugs.
- Die Verzinsung setzt sich aus dem für die betreffende Zinsperiode geltenden Referenzzinssatz (z. B. 3-Monats-Euribor oder vergleichbarer Referenzzinssatz) zzgl. einer Bearbeitungsgebühr und einer Darlehensmarge zusammen, die in Abhängigkeit von der Bonitätseinstufung (Rating) des Darlehensnehmers und den gestellten Sicherheiten gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (2008/C 14/02) ermittelt wird.
- Ein Anteil von bis zu 25/40 (Nummer 3.2.1 Buchstabe b und c) der Darlehenssumme wird in Form eines verzinslichen, jedoch an die Bedingung der Auslieferung vom Finanzierungsvorhaben betroffener Luftfahrzeuge geknüpften, rückzahlbaren Darlehens gewährt (bedingt rückzahlbar, Beihilferelevanz). Bei verbundführenden Unternehmen beträgt dieser Anteil bis zu 25/45. Die Höhe der Tilgungsraten wird so festgelegt, dass die vollständige Rückzahlung bei Auslieferung einer bestimmten, zuvor festgelegten Anzahl an ausgelieferten Luftfahrzeugen (Erfolgsschwelle) erfolgt. Wird diese Anzahl nicht oder nicht vollständig erreicht, entfällt oder reduziert sich die Rückzahlungsverpflichtung für dieses Darlehen entsprechend. Die Verzinsung setzt sich aus dem für die betreffende Zinsperiode geltenden Referenzzinssatz 3-Monats-Euribor⁹ zzgl. einer Bearbeitungsgebühr zusammen.

3.2.3 Aufstockung

Stellt der Darlehensnehmer im Verlauf der Entwicklungsphase fest, dass sich die förderfähigen Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung signifikant erhöht haben und hat er die Gründe für diese Kostensteigerung nicht zu vertreten, können auf rechtzeitige Anzeige des Darlehensnehmers mit dem BMWi Vertragsverhandlungen über die Anerkennung dieser erhöhten Entwicklungskosten und Anpassung der Darlehenssumme („Aufstockung“) geführt werden. Hierbei ist u. a. zu prüfen, ob die Vorgaben des EU-Beihilferechts aufgrund der dann höheren Förderung eine nachträgliche Einzelnotifizierung erfordern.

3.3 Sonstige Bestimmungen

Die Bewilligungsbehörde ist das BMWi.

Die Bearbeitung von Darlehensanträgen sowie die notwendigen Auswertungen der Informationen und Berichte erfolgen in einer Arbeitsteilung zwischen dem BMWi (Luftfahrt-Fachreferat), dem Mandatar des Bundes und der KfW im Auftrag. Die KfW wendet bei ihren Entscheidungen die für das Programm relevanten Kreditvergaberegeln an. Die Entscheidung über eine Gewährleistung trifft nach den Vorschriften der BHO das BMWi (Bürgschaftsreferat) gemeinsam mit

⁹ Euro Interbank Offered Rate (System der Referenzzinssätze im Euromarkt)



dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Rahmen des Interministeriellen Ausschusses (nachfolgend Bürgerschafts-IMA).

Das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs ergibt sich aus den §§ 91, 100 BHO.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung eines Darlehens im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms besteht nicht. Der IMA entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Der Antragstellende hat zu versichern, dass ihm die subventionserheblichen Tatsachen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes bekannt sind.

4 Antragstellung und Verfahren

4.1 Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind Unternehmen, die im Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Das Vorhaben ist in Deutschland durchzuführen. Die Ergebnisse des geförderten Vorhabens dürfen nur in der Bundesrepublik Deutschland oder dem Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) genutzt werden.

Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 AGVO sind von der Förderung ausgeschlossen.

4.2 Verbundvorhaben

Zur Stärkung der deutschen Zulieferindustrie, die in besonderer Weise mittelständisch geprägt ist, sind insbesondere auch Anträge, die mehrere Unternehmen gemeinsam im Verbund stellen, förderfähig. Ein Verbundvorhaben beinhaltet die wirksame Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, von denen mindestens eines ein kleines oder mittleres Unternehmen im Sinne des Anhangs I der AGVO ist, oder wird in mindestens zwei Mitgliedstaaten oder einem Mitgliedstaat und einer Vertragspartei des EWR-Abkommens durchgeführt, wobei kein einzelnes Unternehmen mehr als 70 % der beihilfefähigen Kosten bestreitet, oder das Vorhaben beinhaltet die wirksame Zusammenarbeit zwischen einem Unternehmen und einer oder mehreren Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, die mindestens 10 % der beihilfefähigen Kosten tragen und das Recht haben, ihre eigenen Forschungsergebnisse zu veröffentlichen.

Hierbei ist erforderlich, dass die beteiligten Partner einen Verbundführer bestimmen, der alle anfallenden Koordinierungsleistungen (u. a. verbindliche Absprachen über Arbeits- und Finanzierungsanteile) übernimmt. Die Zusammenarbeit innerhalb des Verbunds erfordert insbesondere bei starker Verknüpfung der Arbeitspakete ein hohes Maß an Zusammenarbeit und Kooperation zwischen den Verbundpartnern. Hierzu ist von allen Partnern ein abgestimmter Arbeits- und Zeitplan vorzulegen, aus dem die Schnittstellen zwischen den Verbundpartnern und deren Auftragnehmern gut erkennbar sind. Diese Zusammenarbeit der Verbundpartner ist in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln, die dem BMWi ebenfalls vorzulegen ist.

Als Anreiz zur besseren Vernetzung und als Ausgleich für die Koordinierungsleistungen kann der nicht beihilferelevante Förderanteil (vgl. Nummer 3.2) für den Verbundführer um maximal 5 Prozentpunkte (sogenannter Bonus) angehoben werden.

4.3 Fördervoraussetzungen

a) Förderverbot (Artikel 1 AGVO)

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung auf der Grundlage dieser Bekanntmachung gewährt werden.

b) Beachtung der Anmeldeschwelle (Artikel 4 AGVO)

Eine Einzelförderung auf Grundlage dieser Bekanntmachung ist auf maximal 15 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben begrenzt. Die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO sind zu beachten. Förderungen mit einem Umfang von mehr als 15 Millionen Euro müssen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i Ziffer III AGVO in Verbindung mit Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bei der Europäischen Kommission angemeldet und von dieser genehmigt werden.

c) Anreizeffekt (Artikel 6 AGVO)

Der Beihilfempfänger muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit den schriftlichen Förderantrag beim BMWi gestellt haben. Dieser muss mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Höhe sowie Art der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

Soll die Entwicklung eines Arbeitspaketes auf Basis eines eigenständigen Auftrags des Antragstellenden für einen Luftfahrzeughersteller oder Tier-1, Tier-2 oder Tier-3 Supplier¹⁰ finanziert werden, darf der Vertrag zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht abgeschlossen sein.

¹⁰ Die Lieferanten werden abhängig vom Abstand zum OEM innerhalb der Zuliefererpyramide als Tier-1, Tier-2 etc. typisiert. Dabei bezeichnet die Ebene Tier-1 einen direkten Lieferanten an einen OEM, Tier-2 die zweite Ebene etc. Dadurch wird die Sublieferantenstruktur gekennzeichnet.



d) Berechnung von Beihilfeintensität und beihilfefähigen Kosten (Artikel 7 AGVO)

Für die Berechnung der Beihilfeintensität werden die Beträge der Gesamtkosten des Projekts und der beihilfefähigen Kosten vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

e) Kumulierungsregel (Artikel 8 AGVO)

Nach dieser Bekanntmachung gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche 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 Beihilfebetrag nicht überschritten wird.

f) Transparenz (Artikel 9 AGVO)

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500 000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden. Der Inhalt der Veröffentlichungspflicht ergibt sich aus Anhang III der AGVO.

g) Beihilfefähige Kosten

Gemäß Artikel 25 Absatz 3 AGVO sind folgende Kosten beihilfefähig:

- Personalkosten: Kosten für Forscher, Techniker und sonstiges Personal, soweit diese für das Vorhaben eingesetzt werden.
- Kosten für Instrumente und Ausrüstung, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Wenn diese Instrumente und Ausrüstung nicht während ihrer gesamten Lebensdauer für das Vorhaben verwendet werden, gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens als beihilfefähig.
- Kosten für Gebäude und Grundstücke, soweit und solange sie für das Vorhaben genutzt werden. Bei Gebäuden gilt nur die nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung ermittelte Wertminderung während der Dauer des Vorhabens als beihilfefähig. Bei Grundstücken sind die Kosten des wirtschaftlichen Übergangs oder die tatsächlich entstandenen Kapitalkosten beihilfefähig.
- Kosten für Auftragsforschung, Wissen und unter Einhaltung des Fremdvergleichsgrundsatzes (Arm's-Length-Prinzip) von Dritten direkt oder in Lizenz erworbene Patente sowie Kosten für Beratung und gleichwertige Dienstleistungen, die ausschließlich für das Vorhaben genutzt werden.
- Zusätzliche Gemeinkosten und sonstige Betriebskosten (unter anderem für Material, Bedarfsartikel und dergleichen), die unmittelbar durch das Vorhaben entstehen.

Werden Unionsmittel, die von den Organen, Einrichtungen, gemeinsamen Unternehmen oder sonstigen Stellen der Europäischen Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle der Mitgliedstaaten unterstehen, mit staatlichen Beihilfen kombiniert, so werden bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten oder Beihilfehöchstbeträge eingehalten sind, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel den in den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht überschreitet.

Weitere allgemeine Fördervoraussetzungen:

Darlehen dürfen nur an solche Antragstellenden bewilligt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Abwicklung zu erwarten ist und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen.

Darüber hinaus müssen Antragstellende grundsätzlich

- über das notwendige technologische, betriebswirtschaftliche und betriebswissenschaftliche Potenzial verfügen, um anspruchsvolle und risikoreiche Projekte durchzuführen und deren Ergebnisse umzusetzen;
- über ein geordnetes Rechnungswesen verfügen;
- ihre Gründung abgeschlossen haben und in der Lage sein, den für das Projekt erforderlichen Eigenanteil aufzubringen und Sicherheiten zu stellen;
- nach Abzug des Personals für das finanzierte Projekt mit der verbleibenden Personalkapazität, einschließlich der Geschäftsführung, den weiteren Geschäftsgang im Unternehmen sicherstellen können;
- einen Umsatz erwirtschaften, der in einem angemessenen Verhältnis zur Höhe der beantragten Zuwendung steht.

Daneben müssen Antragstellende die Erfüllung der in den Nummern 2.2 und 4.1 aufgestellten formellen und materiellen Voraussetzungen nachweisen.

Antragstellende, die Zuwendungen aus öffentlichen Förderprogrammen in der Vergangenheit nicht ordnungsgemäß abgewickelt haben, können von der Förderung ausgeschlossen werden. Dies betrifft insbesondere beim Luftfahrtforschungsprogramm des BMWi und beim Luftfahrzeugausrüsterprogramm nicht ordnungsgemäß oder unzureichend erbrachte Verwendungsnachweise und unzureichendes Nachkommen der Verwertungspflicht.

Darlehen können nur für solche Vorhaben gewährt werden, deren Entwicklungskosten nicht oder nicht vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden können und deren Finanzierung durch außenstehende Dritte, wie insbesondere Finanzinstitute, nicht möglich ist.



4.4 Antragstellung

Anträge auf Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms können bis zum

31. Dezember 2023

schriftlich bei dem

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Referat IV D 2

Scharnhorststraße 34 – 37

10115 Berlin

gestellt werden.

Der Antrag muss die Angaben enthalten, die gemäß den Nummern 2.2, 4.1 und 4.2 Voraussetzung der Gewährung des Darlehens sind. Der Antragstellende hat im Antrag substantiiert darzulegen, welche in Nummer 2.1 definierten Ziele mit der angestrebten Entwicklung verfolgt werden sollen und wie die angestrebte Entwicklung dazu beitragen soll. Ferner müssen dem Antrag eine Vorhabensbeschreibung, ein detaillierter Meilensteinplan sowie eine nach Kostenarten aufgeschlüsselte Aufstellung der anfallenden Entwicklungskosten und eine Verwertungsperspektive beigelegt werden.

Das BMWi, die KfW und der vom Bund beauftragte Mandatar können Nachweise, Erklärungen und geeignete Belege nachfordern, insbesondere auch zur Bonität des Antragstellenden.

Der Antragstellende hat im Rahmen des Antrags zum Nachweis der beihilferechtlichen Konformität geeignete Erklärungen, Unterlagen und Nachweise einzureichen und gegebenenfalls gegenüber der Europäischen Kommission mitzuwirken, insbesondere im Falle einer beihilferechtlich notwendigen Einzelnotifizierung bei der Europäischen Kommission.

In der Anlage ist ein Muster eines Inhaltsverzeichnisses für einen Antrag auf ein Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms abgedruckt.

4.5 Verfahren

Nach Antragseingang prüfen das BMWi, der vom Bund beauftragte Mandatar und die KfW den Antrag. Das BMWi kann zur Prüfung der Belastbarkeit der Verwertungsperspektive eine Marktstudie durch ihren Mandatar oder einen Dritten beauftragen und weitere Unterlagen nachfordern.

Ist das BMWi (Luftfahrt-Fachreferat) grundsätzlich bereit, im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und der verfügbaren Haushaltsmittel dem Antrag stattzugeben, wird der Antrag dem Bürgschafts-IMA (BMW, BMF, Mandatar des Bundes) zur Prüfung vorgelegt. Nach positiver Entscheidung im IMA setzt die KfW den Darlehensvertrag auf. Der Vertrag enthält u. a. Regelungen zu den Rückzahlungsmodalitäten und zur Gewährleistung der Wertschöpfungsanteile. Die KfW schließt den Vertrag, gegebenenfalls erst nach positiver Entscheidung der Europäischen Kommission im Fall einer Einzelnotifizierungspflicht, auf Anweisung des BMWi mit dem Antragstellenden ab.

Berlin, den 14. November 2018

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. Greinke



Anlage

Muster
eines Inhaltsverzeichnisses für einen Antrag
auf ein Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms

1. Projektbeschreibung
 - a) Überblick
 - b) Innovation
 - c) Methoden und Verfahren
 - d) Projektmanagement, Arbeitsplan inklusive Meilensteinplan
 - e) Risiken
 - i. Technische Risiken
 - ii. Regulatorische Risiken
 - iii. Finanzielle Risiken
2. Anreizeffekte
 - a) Erhöhung des Projektumfangs und Sicherung der Arbeitsplätze
 - b) Aufstockung der Gesamtaufwendungen für FuEul
3. Marktsituation
 - a) Vorliegen von Marktversagen
 - i. Keine Ertrags- und Kostenbeteiligungsvereinbarung mit Zulieferbetrieben möglich
 - ii. Nur eingeschränkte Finanzierung über Kredit- und Kapitalmarkt möglich
 - iii. Keine laufzeitkongruente Finanzierung des Projektes über Kredit- und Kapitalmarkt möglich
 - b) Spill-over-Effekte
 - c) Wettbewerbssituation für Antragstellende
4. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzplanung
 - a) Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Liquiditätsplanung
 - i. ohne das beantragte Darlehen sowie
 - ii. mit dem beantragten Darlehen, letzteres für den base case und den worst case (z. B. bei Programmverzögerung, Wechselkursschwankungen, etc.)
 - b) Kostenschätzung auf Basis der Richtlinie für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (AZK)
 - c) Angaben zur Projektfinanzierung des Unternehmens
 - i. Eigenbeitrag
 - ii. Drittmittel – andere Förderprogramme
 - iii. Fremdmittel (Bankkredite – wenn Marktversagen, dann Ablehnungsschreiben der Banken beifügen)
 - d) Angaben zum Unternehmen
 - i. Bonitätsnachweis (Rating) des Antragstellenden
 - ii. Ausschluss eines Unternehmens in Schwierigkeiten
 - iii. Besitz- und Beteiligungsverhältnisse
 - iv. Sicherheiten
 - e) Einwilligungserklärung zur zweckgebunden Offenlegung von Informationen gegenüber dem Bund, der KfW und dem Mandatar des Bundes/Datenschutz
 - f) Bestätigung des Antragstellenden über Kenntnisnahme der Belehrung betreffend der subventionserheblichen Tatsachen