



Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

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

Vom 27. Oktober 2014

1 Zielsetzung und Rechtsgrundlage der Förderung

1.1 Zielsetzung

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) fördert mit dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm Forschungs- und Technologievorhaben von Unternehmen aus dem Luft- und Raumfahrzeugbau, einschließlich Triebwerkshersteller, (nachfolgend Luftfahrzeugausrüster) in der zivilen, kommerziellen 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 Luftfahrtsystem wie das Luftfahrtforschungsprogramm.

Mit dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm verfolgt das BMWi vorrangig die beiden Ziele das Marktversagen zu mindern und die Wertschöpfung in Deutschland zu erhöhen bzw. zu sichern. Das Luftfahrzeugausrüsterprogramm ist ein wichtiges Instrument zur Verminderung von Entwicklungs-, Markt- und Programmrisiken bei großen Luftfahrzeug-Entwicklungsprogrammen und von entsprechenden Finanzierungsherausforderungen. Sofern eine entsprechende Verwertung von Forschungsergebnissen und ein strategischer Mehrwert für die jeweiligen Zulieferunternehmen erzeugt werden kann, können auch im Inland anfallende Kosten bei der Beteiligung an außereuropäischen Entwicklungsprogrammen gefördert werden.

In Umsetzung der Luftfahrtstrategie hat das BMWi die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) beauftragt, unter bestimmten Voraussetzungen Darlehen zur Finanzierung von Entwicklungskosten einer Beteiligung an Luftfahrtprogrammen verschiedener Hersteller zu gewähren. Die Teilfinanzierung 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 Luftfahrtsystem, 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 Die Ziele Flightpath 2050 sind u. a. eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 75 %, eine Reduzierung der NO_x-Emissionen um 90 % und eine Reduzierung des wahrgenommenen Lärms um 65 % bis 2050 (in einem Flugzeug des Jahres 2050 gegenüber der im Referenzjahr 2000 am Markt befindlichen Technologie). Die deutsche Luftfahrtindustrie soll wesentlich zu einem umweltfreundlichen, sicheren, leistungsfähigen und passagierfreundlichen Luftfahrtsystem beitragen und damit ihre weltweite technologische Vorreiterrolle stärken. Um nachhaltig die eigenständige 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

Das Luftfahrzeugausrüsterprogramm basiert neben dieser Bekanntmachung auf folgenden Rechtsgrundlagen:

- die jeweils aktuell gültige haushaltsgesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Übernahme von Bundesgewährleistungen zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft. Derzeit ist dies § 3 Absatz 1 Nummer 5 des Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) vom 15. Juli 2014 (BGBl. I S. 914), in Verbindung mit den verbindlichen Erläuterungen zu Kapitel 3208 Nummer 5.1 sowie den Erläuterungen zu Titel 0901-66232,
- Gesetz über die Kreditanstalt für Wiederaufbau in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Juni 1969 (BGBl. I S. 573), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Juli 2013 (BGBl. I S. 2178),

¹ Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung ist unter <http://www.bmwi.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 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2395).

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Förderthemen

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 Luftfahrtsystem

Zum Ziel eines umweltfreundlichen Luftfahrtsystems gehören Entwicklungen zum umweltverträglichen Fliegen, insbesondere durch Gewichtsreduzierung oder durch Verzicht auf umweltschädliche Stoffe und die Steigerung der Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs. 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 Luftfahrtsystem

Zum Ziel eines sicheren, leistungsfähigen und passagierfreundlichen Luftfahrtsystems gehören die Steigerung der Passagiersicherheit, des Passagierkomforts und/oder der Transportleistung. Beispiele sind innovative Kabinengestaltungen und Kabineninfrastrukturen, in Gesamtsysteme integrierte, effizientere Systeme, wartungs- und instandhaltungsgerechte⁶ Bauweisen sowie leistungsstarke und leise Antriebe.

2.2 Förderfähige Projekte

Die mit den Darlehen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms finanzierten Entwicklungen müssen durch innovative Produkte oder Verfahren zu einem oder mehreren 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.

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

Nur Aktivitäten mit eigenem Entwicklungs-, Markt- und Programmrisiko sind förderfähig. So müssen beispielsweise Entwicklungen eines Arbeitspakets auf Basis eines eigenständigen Auftrags des Antragstellers für einen Luftfahrzeughersteller oder einen Systemlieferanten für einen Luftfahrzeughersteller (sogenannte Hauptlieferanten oder nachfolgend auch Tier-1 supplier) für den Antragsteller ein von ihm zu tragendes Entwicklungsrisiko im Rahmen einer Ertrags- und Kostenbeteiligungsvereinbarung (risk-and-revenue-sharing-partnership) 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 geleistet werden.

Förderfähig sind insbesondere auch Anträge, die mehrere Unternehmen gemeinsam im Verbund stellen.

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.

Aspekte der spezifischen Serienreifmachung sind nicht förderfähig.

3 Ausgestaltung der Förderung

3.1 Förderfähige Kosten

Die förderfähigen Kosten richten sich

a) nach dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation der Europäischen Kommission (nachfolgend FuEul-Gemeinschaftsrahmen) in ihrer jeweils geltenden Fassung.⁷ Hinsichtlich der finanzierbaren Kostenanteile siehe „Anlage – Definition, Berechnung und Nachweis der finanzierungsfähigen Kosten“.

b) nach den Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung (nachfolgend BHO) inklusive der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (nachfolgend VV-BHO).

3.2 Art, Umfang und Bedingungen des Förderdarlehens

Die Zuwendungen werden als Darlehen gewährt. Die förderfähigen Kosten werden maximal in Höhe von 33 % finanziert. Hierbei gilt:

– ein Anteil von $\frac{8}{33}$ wird in Form eines verzinslichen und ohne jede Bedingung rückzahlbaren Darlehens gewährt. Die Rückzahlung erfolgt in Jahresraten ab dem (zuvor festgelegten) Zeitpunkt der voraussichtlichen Erstausslieferung des vom Finanzierungszweck betroffenen Luftfahrzeugs.

Die Verzinsung setzt sich aus einem Basiszinssatz zzgl. einer Bearbeitungsgebühr und einer Darlehensmarge zusammen, die in Abhängigkeit von der Bonitätseinstufung (Rating) des Darlehensnehmers und der gestellten Sicher-

⁶ Maintenance, repair and overhaul (MRO).

⁷ Seit 1. Juli 2014: Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (2014/C 198/01).



heiten ermittelt wird, gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (2008/C 14/02).⁸

- ein Anteil von 25/33 wird in Form eines verzinslichen, jedoch an die Bedingung der Auslieferung vom Finanzierungszweck betroffener Luftfahrzeuge geknüpften, rückzahlbaren Darlehens gewährt. 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 entsprechend die Rückzahlungsverpflichtung für dieses Darlehen.

Die Verzinsung setzt sich aus einem Basiszinssatz zzgl. einer Bearbeitungsgebühr zusammen.

3.3 Sonstige Bestimmungen

Die Bewilligungsbehörde ist das BMWi. Die Förderung wird nach Maßgabe der BHO inklusive der VV-BHO gewährt. Die Bearbeitung von Darlehensanträgen sowie die notwendigen Auswertungen der Informationen und Berichte erfolgen in einer Arbeitsteilung zwischen dem BMWi, dem Mandatar des Bundes und der KfW im Auftrag. Die Entscheidung über eine Gewährleistung trifft nach den Vorschriften der BHO das BMWi gemeinsam mit dem Bundesministerium der Finanzen im Rahmen des interministeriellen Ausschusses (nachfolgend IMA).

Auf das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofes wird hingewiesen.

Darüber hinaus sind die beihilferechtlichen Vorschriften der Europäischen Union zu beachten. Das Luftfahrzeug-ausrüsterprogramm wurde durch Entscheidung der Europäischen Kommission Staatliche Beihilfe N 276/2009 – Flugzeug-Ausrüsterprogramm – FuE-Regelung für die Luftfahrt – Deutschland genehmigt⁹ und durch die Entscheidung der Kommission zur Staatlichen Beihilfe SA.37529 (2013/N) – Deutschland Verlängerung der genehmigten staatlichen Beihilferegelung SA.28540 (N 276/2009) „Flugzeug-Ausrüsterprogramm“ bis zum 31. Dezember 2018 verlängert.¹⁰

Für das Luftfahrzeugausrüsterprogramm wird der FuEul-Gemeinschaftsrahmen in seiner jeweils gültigen Fassung angewendet.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung eines im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms ausgereichten Darlehens besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die subventionserheblichen Tatsachen im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes werden in den Vertragsunterlagen bezeichnet.

4 Antragstellung und Verfahren

4.1 Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind Unternehmen aus dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und andere ausländische Einrichtungen mit Sitz oder Niederlassung und einer sichergestellten Wertschöpfung bzw. Ergebnisverwertung in Deutschland.

Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Europäischen Union für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten¹¹ sind von der Förderung ausgeschlossen. Nicht antragsberechtigt sind daher insbesondere Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für Inhaber juristischer Personen, die eine eidesstattliche Versicherung nach den jeweils geltenden Regelungen der Zivilprozessordnung (ZPO)¹² oder nach § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

4.2 Fördervoraussetzungen

Entsprechend des FuEul-Gemeinschaftsrahmens dürfen Vorhaben zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht begonnen sein. Soll die Entwicklung eines Arbeitspakets auf Basis eines eigenständigen Auftrags des Antragstellers für einen Luftfahrzeughersteller oder Tier-1 supplier finanziert werden, darf der Vertrag zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht abgeschlossen sein.

Voraussetzung für eine Förderung ist die ordnungsgemäße Abwicklung der Projekte.

Grundsätzlich müssen Antragsteller:

- über das notwendige technologische 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 haben, der im angemessenen Verhältnis zur beantragten Zuwendung steht.

⁸ Siehe http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/compilation/h_27_10_09_de.pdf

⁹ Siehe http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/231247/231247_977310_35_2.pdf

¹⁰ Siehe http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250301/250301_1520145_77_2.pdf

¹¹ ABI. C 249 vom 31. Juli 2014, S. 1.

¹² Bis 31. Dezember 2012: § 807 ZPO, nach 1. Januar 2013: § 802 Buchstabe c ZPO.



Antragsteller, 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 dem Luftfahrzeugausrüsterprogramm nicht ordnungsgemäße Verwendungsnachweise und unzureichendes Nachkommen der Verwertungspflicht.

Nur solche Vorhaben können finanziert werden, deren Entwicklungskosten nicht oder nicht vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden können und deren Finanzierung durch außenstehende Dritte, wie insbesondere Finanzinstituten, nicht möglich ist.

Antragsteller müssen die Erfüllung der in den Nummern 2.2, 4.1 und dieser Nummer aufgestellten formellen und materiellen Voraussetzungen erfüllen und nachweisen.

4.3 Antragstellung

Anträge auf Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms können

bis zum 31. Dezember 2018

schriftlich bei dem

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IV D 1
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 Antragsteller 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 muss dem Antrag eine Vorhabenbeschreibung, ein detaillierter Meilensteinplan sowie eine nach Kostenarten aufgeschlüsselte Aufstellung der anfallenden Entwicklungskosten und eine Verwertungsperspektive, beigelegt werden.

Das BMWi, die KfW und der Mandatar des BMWi in seinem Auftrag können Nachweise, Erklärungen und geeignete Belege nachfordern, insbesondere zur Bonität.

Der Antragsteller hat im Rahmen zum Nachweis der beihilferechtlichen Konformität geeignete Erklärungen, Unterlagen und Nachweise nachzureichen und gegebenenfalls gegenüber der Europäischen Kommission mitzuwirken, insbesondere im Fall einer beihilferechtlich notwendigen Einzelnotifizierung.

Ein Beispiel für die Inhalte eines Antrags auf ein Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms ist als „Anlage – Muster eines Inhaltsverzeichnisses für einen Antrag auf ein Darlehen im Rahmen des Luftfahrzeugausrüsterprogramms“ dieser Bekanntmachung beigelegt.

4.4 Verfahren

Nach Antragseingang prüfen das BMWi, der Mandatar des Bundes und die KfW im Auftrag den Antrag. Das BMWi kann zur Prüfung der Belastbarkeit der Verwertungsperspektive eine Marktstudie durch ihren Mandatar oder einen Dritten beauftragen und weitere Unterlagen nachfordern, insbesondere den mit einem Luftfahrzeughersteller oder Tier-1 supplier nach Antragstellung abgeschlossenen Vertrag.

Ist das BMWi grundsätzlich bereit, im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und der verfügbaren Haushaltsmittel dem Antrag stattzugeben, beruft der Mandatar des Bundes im Auftrag des BMWi den IMA ein. 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 Antragsteller ab.



**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 inkl. 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 FuEuI
3. Marktsituation
 - a) Vorliegen von Marktversagen
 - i. Keine Ertrags- und Kostenbeteiligungsvereinbarung mit Zulieferbetrieben möglich
 - ii. Nur eingeschränkte Refinanzierung über Kredit- und Kapitalmarkt möglich
 - iii. Keine laufzeitkongruente Refinanzierung des Projekts möglich
 - b) Spill-over-Effekte
 - c) Wettbewerbssituation für Antragsteller
4. Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzplanung
 - a) Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Darlehen im Rahmen des Programms im base case
 - b) Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Darlehen im Rahmen des Programms im worst case
 - i. bei Zeitverzögerung
 - ii. bei Wechselkursschwankungen
 - iii. ...
 - c) Wirtschaftlichkeitsberechnung ohne Darlehen im Rahmen des Programms
 - d) Finanzplanung (base case)
 - i. mit Darlehen im Rahmen des Programms
 - ii. ohne Darlehen im Rahmen des Programms
 - e) Liquiditätsplanung
 - i. mit Darlehen im Rahmen des Programms
 - ii. ohne Darlehen im Rahmen des Programms
 - f) Kostenschätzung auf Basis der Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (AZK)
 - g) Angaben zur Projektfinanzierung des Unternehmens
 - i. Eigenbeitrag
 - ii. Drittmittel – andere Förderprogramme
 - iii. Fremdmittel (Bankkredite – wenn Marktversagen dann Ablehnungsschreiben der Banken beifügen)
 - h) Angaben zum Unternehmen
 - i. Rating des Antragstellers bei Banken
 - ii. Bonität/kein Unternehmen in Schwierigkeiten
 - iii. Besitz- und Beteiligungsverhältnisse
 - iv. Sicherheiten
 - i) Einwilligungserklärung zur zweckgebunden Offenlegung von Informationen an BMWi, KfW, und Mandatar des BMWi/Datenschutz



Anlage II

Definition, Berechnung und Nachweis der Finanzierungsfähigen Kosten

1.

Die finanzierungsfähigen Gesamtentwicklungskosten bestimmen sich gemäß Nummer 5.1.4 des FuEul Gemeinschaftsrahmens „Förderfähige Kosten“.

2.

Finanzierungsfähige Kosten sind die dem Vorhaben zuzurechnenden Selbstkosten vom Darlehensnehmer für die in Nummer 1 genannten Kostenelemente, die bei wirtschaftlicher Betriebsführung im Finanzierungszeitraum anfallen und nachgewiesen werden.

Die Ermittlung der finanzierungsfähigen Kosten erfolgt auf der Grundlage der Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten – LSP – (Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953 – Bundesanzeiger Nr. 244 vom 18. Dezember 1953) in der jeweils geltenden Fassung. Bei der Ermittlung der Kosten kann von den Ergebnissen der Zeitraumprüfungen ausgegangen werden, die vom Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr bzw. von anderen öffentlichen Prüfbehörden durchgeführt wurden. Sofern keine Ergebnisse aus Zeitraumprüfungen vorliegen, sind die Kosten auf der Grundlage des öffentlichen Preisrechts festzustellen. Die Kosten für die Entwicklung und Fertigung der Sonderbetriebsmittel sind bei ihrer Entstehung abzurechnen. Zu den finanzierungsfähigen Kosten gehört auch der Kostenanteil, der durch Eigenbeteiligung Dritter gedeckt wird.

Reisekosten sind bis zu der nach Nummer 119 der Einkommenssteuerrichtlinien zulässigen Höhe finanzierungsfähig. Dabei werden Übernachtungskosten jedoch nur in der Höhe als finanzierungsfähig anerkannt, in der sie unvermeidbar sind und durch Belege nachgewiesen werden.

Für die Verzinsung des betriebsnotwendigen Kapitals ohne Bestände an Entwicklungsleistungen (d. h. ohne Bestände an fertigen und unfertigen Erzeugnissen sowie Forderungen) kann mit einem Zinssatz von 6 % p. a. gerechnet werden; dabei sind das betriebsnotwendige Umlaufvermögen und das Abzugskapital objektbezogen zuzuordnen.

Nicht finanzierungsfähig und daher außer Ansatz zu lassen sind jedoch:

- a) die Vertriebskosten einschl. Werbekosten,
- b) die Gewerbeertragssteuer,
- c) die Kosten der freien Forschung und Entwicklung (Nummer 27 und 28 LSP),
- d) die Kosten für Einzelwagnisse (Nummer 47 bis 50 LSP),
- e) Sonderbetriebsmittel und Sondervorrichtungen (Nummer 14 LSP), die in der Kostenschätzung nicht aufgeführt und im Darlehensvertrag nicht ausdrücklich als finanzierungsfähig bezeichnet worden sind,
- f) ein kalkulatorischer Gewinn (Nummer 51 und 52 LSP),
- g) der Zinsanteil in den Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen,
- h) Abschreibungen, die nicht von den Anschaffungspreisen oder Herstellkosten vorgenommen werden,
- i) Vorsteuerbeträge nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes, soweit sie mit der Umsatzsteuer abgesetzt werden können,
- j) Eingeräumte Skonti sind bei der Ermittlung der Einstandspreise der für das Vorhaben beschafften Gegenstände und der erbrachten sonstigen Fremdleisten abzusetzen.

3.

Zur Erfüllung des Finanzierungszwecks beschaffte Sonderbetriebsmittel sind wie folgt definiert:

- a) Sonderbetriebsmittel (Nummer 14 LSP), die ausschließlich zur Erfüllung des Finanzierungszwecks erworben oder hergestellt und ganz oder teilweise aus Mitteln des Darlehensvertrags finanziert werden, sind für den Finanzierungszweck zu verwenden und sorgfältig zu behandeln. Zu den Sondervorrichtungen gehören keine Gegenstände, die betriebsübliche Grundausstattung oder wesentliche Bestandteile eines Grundstücks sind.
- b) Entwicklungsgegenstände (Versuchsmuster, Prototypen und dergleichen), die im Rahmen des Vorhabens hergestellt werden, werden wie Sonderbetriebsmittel im Sinne des Darlehensvertrags behandelt.
- c) Der Darlehensnehmer hat bis zur vollständigen Rückzahlung des Darlehens sämtliche Sonderbetriebsmittel im Sinne dieser Nummer 3 unter Angabe der Selbstkosten im Sinne dieser Bestimmungen zu inventarisieren (Bestandsliste) und der KfW jederzeit auf Verlangen vorzulegen.

4.

Zum zahlenmäßigen Nachweis gehören auch die Belege zur Kostenrechnung. Sie verbleiben bei dem Darlehensnehmer und sind übersichtlich geordnet für die Prüfung zur Einsichtnahme bereitzuhalten und auf Anforderung zu übersenden.

Die Belege müssen die im Geschäftsverkehr üblichen Angaben enthalten. Der Darlehensnehmer hat die Rechnungsunterlagen einschließlich der Originalbelege mindestens bis fünf Jahre nach Ende des Finanzierungszeitraums aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Zur Aufbewahrung können Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung entsprechen.



Erbringt der Darlehensnehmer die Verwendungsnachweise nicht auf der Grundlage eines geordneten Rechnungswesens im Sinne der Nummer 2 LSP, so wird das Darlehen nachträglich nach den vom Darlehensnehmer nachzuweisenden finanzierungsfähigen Ausgaben bemessen, soweit sie dem Finanzierungszeitraum und dem Vorhaben als wirtschaftlich angemessen zuzurechnen sind. Bei der Ermittlung der finanzierbaren Kosten etwa entstehende Kosten trägt die Darlehensnehmerin.

Berlin, den 27. Oktober 2014

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. Greinke
