

**Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen,  
klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur**

für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare  
Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)

**(Richtlinie KsNI)**

Vom 2. August 2021

**Präambel**

Die Förderrichtlinie dient der Umsetzung des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030. Konkret nimmt sie Bezug auf das Handlungsfeld Nutzfahrzeuge mit den Maßnahmenbündeln „CO<sub>2</sub>-arme LKW auf die Straße bringen“ sowie „Tank- und Lade- und Oberleitungsinfrastruktur ausbauen“. Im Klimaschutzprogramm ist das Ziel formuliert, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird. Laut der im Mai 2021 vorgenommenen Änderung des Klimaschutzgesetzes ist für das Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr um 48 % gegenüber 1990 erforderlich. Bis zum Jahr 2045 ist sektorübergreifend Treibhausgasneutralität vorgesehen.

Die Bundesregierung wird unter Berücksichtigung der im Klimaschutzprogramm 2030 genannten Technologien – Batterie, Wasserstoff-Brennstoffzelle sowie Oberleitung – Konzepte für den Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur erarbeiten.

Die Richtlinie soll durch die Förderung von Nutzfahrzeugen mit klimaschonenden Antrieben zu der schnelleren Verbreitung alternativer emissionsarmer Nutzfahrzeuge und damit zur Senkung der Treibhausgasemissionen in diesem Segment und zur Erreichung des o.g. spezifischen Ziels im Straßengüterverkehr beitragen. Gleichzeitig werden die Ziele des Sofortprogramms Saubere Luft zur Verbesserung der Luftqualität in Städten sowie des Lärmschutzes unterstützt.

## **1. Förderziel, Verwendungszweck, Rechtsgrundlage**

### **1.1. Förderziel und Verwendungszweck**

Der Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im straßengebundenen Güterverkehr ist eine bedeutende Maßnahme zur CO<sub>2</sub>-sowie zur Schadstoffreduzierung des Verkehrssektors. Insbesondere der Einsatz von batterieelektrischen- und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen sowie Hybrid-Oberleitungs-Lkw leistet einen deutlichen Beitrag zur Dekarbonisierung im Nutzfahrzeugsegment. Fahrzeuge mit den genannten Antriebsoptionen sind heute gegenüber konventionellen Fahrzeugen oft noch deutlich teurer in der Anschaffung. Aus diesem Grund zielt die vorliegende Richtlinie darauf ab, Mehrausgaben bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu reduzieren und als Ergebnis einen Beitrag zur Marktaktivierung bzw. zum Markthochlauf für Nutzfahrzeuge mit den genannten Antriebsoptionen zu leisten.

### **1.2. Rechtsgrundlage**

Der Bund gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen zur Förderung der Anschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen und klimaschonenden Antrieben, die für die gewerbliche Nutzung oder öffentliche Aufgabenwahrnehmung bestimmt sind. Ebenfalls kann Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert werden. Weiterhin kann die Erstellung von Machbarkeitsstudien gefördert werden.

Die Gewährung von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), die gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und unter Berücksichtigung der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen (2014/C 200/01) mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

Die Förderung der Tankinfrastruktur gemäß Nummer 2.7.2 für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) steht unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## **2. Gegenstand der Förderung**

### **Fahrzeuge**

- 2.1. Gefördert wird die Anschaffung von Nutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 des EMoG. Gefördert wird zudem die Anschaffung von Nutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 3 EMoG.
- 2.2. Gefördert wird die Anschaffung von Sonderfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMoG. Gefördert wird zudem die Anschaffung von Sonderfahrzeugen der EG-Fahrzeugklasse N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 3 des EMoG.
- 2.3. Gefördert wird die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMoG.

- 2.4. Fahrzeuge der Nummern 2.1 und 2.2 sind Neufahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zum Verkauf angeboten werden. Die erstmalige verkehrsrechtliche Zulassung des Fahrzeugs darf erst nach Bewilligung erfolgen. Als Neufahrzeuge gelten hierbei auch Fahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen Zulassung auf den Hersteller bzw. den Händler und einer maximalen Laufleistung von 10.000 km. In diesem Fall darf das Fahrzeug bei Erstzulassung nicht gefördert worden sein.
- 2.5. Für Fahrzeuge der Nummer 2.3 darf die erstmalige verkehrsrechtliche Zulassung des Fahrzeugs bereits erfolgt sein, bevor der Förderantrag gestellt wurde. Die Umrüstung des Fahrzeugs darf nicht gefördert worden sein.
- 2.6. Die Beschaffung von Fahrzeugen durch Leasing- oder Mietgeber ist förderfähig. Eine Förderung von Leasingraten oder Mietkosten für Fahrzeuge ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Leasing sind auf der Internetseite [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) bereitgestellt.

### **Tank- und Ladeinfrastruktur**

- 2.7. Gefördert wird die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummern 2, 3 und 4 EMOG. Die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur kann interessierten Nutzern zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall muss eine Nutzung zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen gewährleistet werden.
  - 2.7.1. Als Bestandteil der Ladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge nach § 2 Nummer 2 und 3 des EMOG sind Investitionen in mobile und stationäre Normal- und Schnellladeinfrastruktur (Ladepunkt, Transformer, Übergabestation, Herstellung und Erweiterung des Netzanschlusses sowie Pufferspeicher) förderfähig. Oberleitungsinfrastruktur ist mit dieser Richtlinie nicht förderfähig.
  - 2.7.2. Als Bestandteil der Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw nach § 2 Nummer 4 des EMOG sind Investitionen in Containerlösungen, mobile Tankstellen (auf Trailern) und fest installierte Wasserstoff-Tankstellen förderfähig. Dazu können je nach Konfiguration gehören: Speicher (Drucktank oder Flüssigwasserstoffspeicher), Verdichter, Kühleinheit, Zapfsäule und Trailer. Um wasserstoffführende Teile wie Speicher und Verdichter vor mechanischer Beschädigung (bspw. durch Durchgangsverkehr) zu schützen, sind auch Maßnahmen wie Poller und Schutzwände förderfähig.
  - 2.7.3. Die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur durch Leasing- oder Mietgeber ist förderfähig. Eine Förderung von Leasingraten oder Mietkosten für die Infrastruktur ist ausgeschlossen. Nähere Informationen zum Thema Leasing sind auf der Internetseite bereitgestellt.

### **Machbarkeitsstudien**

- 2.8. Gefördert wird die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen nach den Nummern 2.1 bis 2.3. Des Weiteren kann die Erstellung von Studien und Analysen zur Nutzung neuer und bestehender Logistikstandorte für Fahrzeuge nach den Nummern 2.1 bis 2.3 und der Errichtung bzw. Erweiterung entsprechender Infrastruktur nach Nummer 2.7 gefördert werden. Mit der Erstellung derartiger Studien ist ein fachlich geeigneter Dienstleister zu beauftragen, welcher in einem wettbewerblichen Verfahren zu ermitteln ist.

### **3. Zuwendungsempfänger**

- 3.1. Antragsberechtigt sind Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen und Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.
- 3.2. Leasing- oder Mietgeber können Zuwendungsempfänger sein. In diesem Fall ist der Leasing- oder Mietgeber für die Gewährleistung der zuwendungsbezogenen Verpflichtungen verantwortlich.
- 3.3. Nicht zuwendungsberechtigt sind Unternehmen,
  - 3.3.1. über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist oder gegen die eine Zwangsvollstreckung eingeleitet oder betrieben wird.
  - 3.3.2. die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.
  - 3.3.3. die sich nach Ziffer 2.2 Randnummer 20 der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) in Schwierigkeiten befinden,
  - 3.3.4. welche einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.

### **4. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen**

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Ein Vorhabenbeginn liegt grundsätzlich dann vor, sobald eine rechtsverbindliche der Ausführung zuzurechnende Verpflichtung aufgrund eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrages (z.B. verbindliche Bestellung, Abschluss des Kaufvertrags) eingegangen wurde.

- 4.1. Voraussetzung für die Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist, dass mindestens ein Nutzfahrzeug der EG-Fahrzeugklassen N1 bis N3 mit Antrieben nach den Nummern 2.1 bis 2.3 angeschafft wurde bzw. wird.
- 4.2. Die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur muss dem Stand der Technik, dem Mess- und Eichrecht und den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entsprechen.
- 4.3. Für die Bewilligung von Fördermitteln für Tank- und Ladeinfrastruktur muss vor Antragstellung und mit Antragseinreichung eine Standortfestlegung durch den Antragsteller erfolgen.

### **5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

#### **Fahrzeuge**

- 5.1. Zuwendungsart, Finanzierungsart und -form

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

## 5.2. Höhe des Zuschusses

Bemessungsgrundlage sind die jeweiligen Investitionsmehrausgaben. Unter Investitionsmehrausgaben im Sinne dieser Richtlinie sind die Ausgaben zu verstehen, die erforderlich sind, um anstelle eines Nutzfahrzeugs mit konventionellem Antrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI bzw. der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse, ein vergleichbares Nutzfahrzeug mit einem Antrieb nach den Nummern 2.1 bis 2.3 zu erwerben. Die durch den Fördermittelgeber ermittelten Investitionsmehrausgaben im Rahmen dieser Richtlinie gelten als Bemessungsgrundlage der vom Fördergeber vorgegebenen Zuschüsse. Der Zuschuss darf 80 % der Investitionsmehrausgaben nicht überschreiten.

5.2.1. Die Höhe der Investitionsmehrausgaben ist abhängig von der Antriebsart des Fahrzeugs. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben werden die Zuschüsse für die einzelnen Antriebsarten wie folgt festgesetzt:

5.2.1.1. Der Zuschuss für Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMOG beträgt pro Fahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben.

5.2.1.2. Der Zuschuss für Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse N3 mit Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 3 EMOG beträgt pro Fahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben.

5.2.1.3. Der Zuschuss für Sonder- und Umrüstfahrzeuge nach den Nummern 2.2 und 2.3 dieser Richtlinie beträgt pro Fahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben.

5.2.2. Wenn der Bewilligungsbehörde Hinweise vorliegen, dass ein nach Nummer 5.2.1 festgesetzter Zuschuss 80 % der technologiebedingten Investitionsmehrausgaben überschreitet, mindert die Bewilligungsbehörde den Zuschuss auf das nach dieser Richtlinie zulässige Maß.

### **Tank- und Ladeinfrastruktur**

## 5.3. Zuwendungsart, Finanzierungsart und -form

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.

## 5.4. Höhe des Zuschusses

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die unter den Nummern 2.7.1 und 2.7.2 genannten Bestandteile der Tank- und Ladeinfrastruktur.

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur nach den Nummern 2.7.1 und 2.7.2 sind 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben förderfähig. Antragsteller können Anträge über Infrastrukturen an mehreren Standorten stellen. Kosten für den Betrieb der Tank- und Ladeinfrastruktur sind nicht förderfähig. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur nach den Nummern 2.7.1 und 2.7.2 ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. Nummer 1.2 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall grundsätzlich keine Anwendung.

## **Machbarkeitsstudien**

- 5.5. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben zum Erstellen der Studie nach Nummer 2.8.

Die Ausgaben für die Studie werden mit 50 % bezuschusst.

### **Allgemein**

- 5.6. Unternehmensbezogener Zuwendungshöchstbetrag

Der maximal auszahlbare Zuwendungshöchstbetrag für Fahrzeuge, Infrastruktur als auch für Machbarkeitsstudien je Antragsteller und Kalenderjahr beträgt nach dieser Richtlinie 15 Mio. Euro.

- 5.7. Kumulierung

Der Erwerb eines nach dieser Richtlinie geförderten Fahrzeugs oder einer Infrastruktur sowie die Beauftragung einer nach dieser Richtlinie geförderten Machbarkeitsstudie dürfen nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden. Fahrzeugzubehör, welches nicht zum Lieferumfang des geförderten Fahrzeugs ab Werk gehört, fällt nicht unter das Kumulierungsverbot nach Satz 1. Dies gilt auch für die Kosten bzw. Ausgaben für den Einbau des Fahrzeugzubehörs. Fahrzeugzubehör nach Satz 2 sind insbesondere Verschleißteile, die ersetzt werden (wie z. B. Reifen), und Nachrüstungsgegenstände (wie z. B. ein nachträglich eingebautes Fahrerassistenzsystem) oder Bauteile zur Erweiterung der elektrischen Energieversorgung des Fahrzeugs (wie z.B. Adapter, Wandler bei unterschiedlichen Spannungen).

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die ANBest-P bzw. die ANBest-Gk. Sie werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Darüber hinaus können im Einzelfall weitere Nebenbestimmungen formuliert werden.

Fahrzeuge und Tank- und Ladeinfrastruktur, für deren Anschaffung eine Zuwendung nach dieser Richtlinie bewilligt wurde, müssen mindestens vier Jahre ununterbrochen in der Bundesrepublik Deutschland auf den Zuwendungsempfänger zugelassen und/oder registriert bleiben. Die Zweckbindung beginnt bei Neufahrzeugen und umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen mit der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung auf den Zuwendungsempfänger bzw. bei der Infrastruktur mit der Inbetriebnahme der Tank- und Ladeinfrastruktur. Wird nach Auszahlung der Zuwendung und vor Ablauf der vierjährigen Zweckbindungsfrist nach Nummer 6 das Fahrzeug und/oder die Infrastruktur veräußert, nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung außer Betrieb gesetzt oder aus anderen Gründen nicht mehr vom Zuwendungsempfänger eingesetzt, erfolgt die Rückforderung der für diesen Gegenstand gewährten Zuwendung anteilig. Der Rückforderungsbetrag ist zu verzinsen. Für den Fall, dass der Zuwendungsempfänger Leasing- oder Mietgeber für Fahrzeuge ist, kann die Vierjahresfrist auf bis zu zwei Fahrzeughalter aufgeteilt werden. Mehr Informationen dazu finden Sie auf der Internetseite [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de).

## 7. Unterstützung der Begleitforschung

Die Zuwendungsempfänger können mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet werden, sich an einer programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen und während der Projektlaufzeit Daten von Fahrzeugen sowie der Tank- und Ladeinfrastruktur an die vom Zuwendungsgeber beauftragte Begleitforschung zu liefern.

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von Verwaltungsvorschrift (VV) Nummer 11a zu § 44 BHO sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen.

## 8. Verfahren

### 8.1. Antragsverfahren

#### 8.1.1. Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

#### 8.1.2. Antragsberechtigung

Antragsberechtigt sind die in Nummer 3.1 genannten Zuwendungsempfänger.

#### 8.1.3. Antragstellung

8.1.3.1. Nach Vorliegen der technischen und organisatorischen Voraussetzungen gibt die Bewilligungsbehörde mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf ihrer Internetseite in Form eines separaten Förderaufrufs zur Einreichung von Förderanträgen ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie, inhaltliche Anforderungen an die Anträge und das Datum bekannt, ab dem erstmalig Anträge nach dieser Richtlinie gestellt werden können.

8.1.3.2. Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Das Nähere regeln kalenderjährlich maximal vier Förderaufrufe. Förderanträge sind gemäß entsprechenden Förderaufrufen ausschließlich auf elektronischem Weg bei der Bewilligungsbehörde unter Verwendung des dafür bereitgestellten Portals zu stellen. Mit dem Antrag hat der Antragsteller der Bewilligungsbehörde das unterschriebene Kontrollformular als Anlage zu übermitteln. Die für die Bearbeitung erforderlichen Anlagen sind ausschließlich über das Portal zu übermitteln.

8.1.3.3. Für den Zeitpunkt der Antragstellung ist das Eingangsdatum des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags bei der Bewilligungsbehörde maßgeblich.

8.1.3.4. Die Anträge stehen in einem Wettbewerb zueinander. In den Förderaufrufen werden Kriterien definiert, nach denen die eingehenden Anträge priorisiert werden. Kriterien können zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Minderung oder Jahresfahrleistung der zu beschaffenden Fahrzeuge sein. Nicht alle Anträge werden notwendigerweise berücksichtigt.

8.1.3.5. Das im Rahmen dieser Richtlinie zu verwendende Portal für die elektronische Antragstellung ist über die Internetadresse <https://antrag-gbbmvi.bund.de> erreichbar. Dort ist auch das Kontrollformular nach Nummer 8.1.3.2 abrufbar.

8.1.4. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsbehörde unverzüglich eine Änderung der Verhältnisse mitzuteilen, die zur Aufhebung oder Änderung der Höhe des Zuschusses führen können.

8.1.5. Legt der Antragsteller von der Bewilligungsbehörde angeforderte antragsbegründende Unterlagen nicht innerhalb der von der Bewilligungsbehörde gesetzten Frist von zwei Wochen vor, so kann die Bewilligungsbehörde ohne weitere Aufforderung zur Vorlage nach Aktenlage entscheiden. Die Bewilligungsbehörde kann die Frist zur Vorlage auf Antrag verlängern.

## 8.2. Bewilligungsverfahren

8.2.1. Die Anträge werden nach den in den Förderaufrufen genannten Kriterien priorisiert. Die Bewilligungsbehörde entscheidet über den Antrag und bewilligt bei Vorliegen der Voraussetzungen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Zuwendung nach Maßgabe dieser Richtlinie durch elektronischen Zuwendungsbescheid.

8.2.2. Innerhalb von drei Monaten ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids hat der Zuwendungsempfänger nachzuweisen, dass er eine rechtsverbindliche Verpflichtung (verbindliche Bestellung oder Abschluss des Kaufvertrags) zur Anschaffung des geförderten Fahrzeugs und/oder innerhalb von 12 Monaten zur Anschaffung der geförderten Infrastruktur eingegangen ist. Hierzu hat der Zuwendungsempfänger auf elektronischem Weg unter Verwendung des Portals nach Nummer 8.1.3.5 eine elektronische Kopie der wirksam abgeschlossenen Bestellung oder des wirksam abgeschlossenen Kaufvertrags oder der Beauftragung bei der Bewilligungsbehörde vorzulegen.

8.2.3. Wird die Zuwendung für mehrere Fahrzeuge oder Infrastruktur an mehreren Standorten in einem Zuwendungsbescheid gewährt, so kann die Zuwendung für nicht rechtzeitig nachgewiesene Fahrzeuge oder Infrastruktur mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden. § 49 Absatz 3 Nummer 2 VwVfG ist anzuwenden.

## 8.3. Verwendungsnachweisverfahren

Unbeschadet der Regelungen zum Verwendungsnachweis gemäß Nummer 6 ANBest-P beziehungsweise Nummer 6 ANBest-Gk gilt darüber hinaus:

8.3.1. Innerhalb von zwei Monaten nach der für die Bewilligung der Förderung maßgeblichen verkehrsrechtlichen Zulassung des geförderten Fahrzeugs und spätestens zwölf Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist der Bewilligungsbehörde Folgendes nachzuweisen:

- a) der Nachweis der Antriebsart im Sinne der Nummer 2,
- b) die erstmalige verkehrsrechtliche Zulassung des geförderten Fahrzeugs in der Bundesrepublik Deutschland durch Vorlage einer elektronischen Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I.

8.3.2. Spätestens 24 Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist der Bewilligungsbehörde die erstmalige Inbetriebnahme der geförderten Infrastruktur nachzuweisen.

Die Zwölfmonatsfrist ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids nach Nummer 8.3.1 Satz 1 als auch die 24-Monatsfrist ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids nach Nummer 8.3.2 kann auf Antrag des Zuwendungsempfängers von der Bewilligungsbehörde verlängert werden.

8.3.3. Innerhalb von drei Monaten nach der für die Bewilligung der Förderung maßgeblichen Auftragsvergabe der geförderten Machbarkeitsstudie und spätestens sechs Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist der Bewilligungsbehörde und der NOW GmbH eine elektronische Kopie der Studie als Nachweis zuzusenden.



- 8.3.4. Innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der vierjährigen Zweckbindungsfrist nach Nummer 6 hat der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsbehörde durch Vorlage geeigneter Unterlagen nachzuweisen, dass das geförderte Fahrzeug und/oder die geförderte Infrastruktur bis zum Ablauf der vierjährigen Zweckbindungsfrist ununterbrochen in der Bundesrepublik Deutschland auf den Zuwendungsempfänger zugelassen bzw. in Betrieb war.
- 8.3.5. Wird die Zuwendung für mehrere Fahrzeuge, Infrastrukturen oder Machbarkeitsstudien gewährt, sind die Fristen aus den Nummern 8.3.1 bis 8.3.4 für jedes Fahrzeug, jede Infrastruktur und jede Machbarkeitsstudie einzeln zu betrachten und einzuhalten.
- 8.3.6. Die Leasing- oder Mietgeber werden während der Zweckbindungsfrist verpflichtet, die erhaltenen Fördermittel vollständig über die Leasing- oder Mietkonditionen an die Kunden weiterzugeben.
- 8.3.7. Vorlage des Verwendungsnachweises
- 8.3.7.1 Der Verwendungsnachweis und die Nachweise nach den Nummern 8.3.1 bis 8.3.4 sind auf elektronischem Weg unter Verwendung des dafür bereitgestellten Portals vorzulegen. Die für die Bearbeitung erforderlichen Anlagen sind ausschließlich über das Portal zu übermitteln.
- 8.3.7.2 Mit dem Verwendungsnachweis hat der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsbehörde das unterschriebene Kontrollformular als Anlage zu übermitteln.
- 8.3.7.3 Das im Rahmen dieser Richtlinie zu verwendende Portal für die Vorlage der elektronischen Verwendungsnachweise ist über die Internetadresse <https://antrag-gbbmvi.bund.de> erreichbar. Dort ist auch das Kontrollformular nach Nummer 8.3.7.2 abrufbar.
- 8.4. Auszahlungsverfahren
- 8.4.1. Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids und nach Vorlage des Verwendungsnachweises nach Nummer 8.3.7.1.
- 8.4.2. Wird die Zuwendung für mehrere Fahrzeuge, Infrastrukturen und/oder Machbarkeitsstudien gewährt, ist Nummer 8.4.1 für jedes Fahrzeug, jede Infrastruktur und jede Machbarkeitsstudie einzeln zu betrachten und einzuhalten.
- 8.5. Zu beachtende Vorschriften
- 8.5.1. Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.
- 8.5.2. Prüfungsrecht der Bewilligungsbehörde
- Gegenüber dem Zuwendungsempfänger besteht ein Prüfungsrecht. Der Zuwendungsempfänger ist im Fall einer Überprüfung verpflichtet, alle zuwendungserheblichen Unterlagen vorzulegen. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, oder kann er zuwendungserhebliche Nachweise nicht erbringen, wird die Zuwendung zurückgefordert. Der Rückforderungsbetrag ist zu verzinsen.

### 8.5.3. Aufbewahrung von Unterlagen

Alle zuwendungserheblichen Unterlagen sind nach Vorlage des Verwendungsnachweises mindestens fünf Jahre aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen. Längere Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften bleiben unberührt.

8.5.4. Jede Einzelbeihilfe über 500.000 Euro wird im Sinne der Transparenz nach Nummer 3.2.7 der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen (2014/C 200/01) veröffentlicht.

8.5.5. Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren und im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind daher ggf. subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes (SubvG). In diesem Fall werden die Antragsteller vor Gewährung einer Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges gemäß § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und haben hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme abzugeben. Des Weiteren sind die Zuwendungsempfänger auf die Offenbarungspflicht nach § 3 SubvG hinzuweisen.

## 9. Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 2. August 2021 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2024.

Berlin, den 29. Juli 2021

Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag  
Dr. Klaus Bonhoff