



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Förderrichtlinie Elektromobilität

Vom 14. Dezember 2020

1 Förderziel, Anwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Anwendungszweck

Die Bundesregierung unterstützt die Marktentwicklung der Elektromobilität seit Jahren mit umfangreichen Förderaktivitäten. Zielsetzung der Förderung ist es, alternative Technologien im Verkehrssektor zu etablieren und diesen energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten und die Energiewende im Verkehr voranzutreiben.

Im aktuellen Koalitionsvertrag ist die Elektromobilität Teil des Maßnahmenbündels zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzabkommens von Paris und des Klimaschutzplans 2050. Im Klimaschutzprogramm 2030 ist sie zentraler Bestandteil. Bis zum Jahr 2030 sollen sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein. Das im Jahr 2020 verabschiedete „Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket“ stellt etwa 50 Milliarden Euro für Zukunftsinvestitionen und Investitionen in Klimaschutztechnologien bereit, um Deutschland aus der aktuellen Krise zu führen und mittel- und langfristig wirtschaftlich zu stärken. Darin enthalten sind Maßnahmen zur Stärkung der Forschung und Entwicklung und zur Mobilität bei gleichzeitiger Sicherstellung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Zentrale Bestandteile des Pakets sind Investitionen in Forschung und Entwicklung, der Aufbau elektromobiler Fahrzeugflotten (als Vorreiter bei der Elektrifizierung) und Infrastrukturen sowie die Stärkung der Länder und Kommunen.

Aufbauend auf diesen Zielsetzungen und Vorgaben unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dieser Förderrichtlinie den weiteren Markthochlauf der Elektromobilität in der Fläche und schafft ein breites Förderangebot für alle Akteure.

Gefördert wird der Aufbau von elektrischen Fahrzeugflotten im kommunalen, regionalen und gewerblichen Umfeld. Ziel der Förderung ist es, einen wesentlichen Beitrag zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten zu leisten und die relevanten Akteure sachgerecht bei der Umstellung ihrer Fuhrparke zu unterstützen. Das Förderangebot erstreckt sich von der Förderung konzeptioneller Vorbetrachtungen bis hin zur finanziellen Unterstützung beim Aufbau von Flotten und Ladeinfrastrukturen.

Ein weiterer Schwerpunkt dieser Richtlinie liegt auf der Förderung von anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Elektromobilität mit dem Ziel der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und von Forschungseinrichtungen in Deutschland, der Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Produkte und Dienstleistungen und der Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur. Mit diesem Fokus liefert die Richtlinie zudem wesentliche Erkenntnisgewinne zur Ausgestaltung und Weiterentwicklung von Investitionsförderprogrammen zur Elektromobilität der Bundesregierung. Offene Forschungsfragen können technologieübergreifend und verkehrsträgerneutral in Verbundvorhaben untersucht werden und sollen so den weiteren Markthochlauf der Elektromobilität unterstützen.

Die projektübergreifende Programmbegleitung gewährleistet eine zielgruppenspezifische Ergebniszusammenführung und ermöglicht die flexible Ausrichtung der Förderschwerpunkte an den Markterfordernissen. Unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Förderprogramms werden die Fördersätze, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie regelmäßig überprüft und angepasst. Dies gilt auch für die auf Grundlage der Richtlinie umzusetzenden Förderaufrufe.

1.2 Rechtsgrundlage

Zuwendungen werden auf der Grundlage der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung besteht nicht. Der Fördergeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Vergabe von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nummer 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 in der Fassung der Verordnung (EU) 2020/972 vom 2. Juli 2020 (Allgemeine Gruppen-



freistellungsverordnung, AGVO) (ABl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3). Die Förderrichtlinie wird nach der AGVO angezeigt. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Abschnitt 7 AGVO und Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation gemäß Abschnitt 4 AGVO. Daneben können auch Zuwendungen auf Grundlage der Verordnung (EU) Nummer 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen gewährt werden.

2 Gegenstand der Förderung

Die Förderung durch das BMVI im Rahmen dieser Förderrichtlinie erfolgt mit folgenden Schwerpunkten:

2.1 Kommunale und gewerbliche Elektromobilitätskonzepte

Gefördert wird die Erstellung von Elektromobilitätskonzepten (Umweltstudien) nach Artikel 49 AGVO. Die Konzepte sollen unter dem Aspekt des Umweltnutzens und der Nachhaltigkeit Maßnahmen zur Umstellung von Flotten auf Elektromobilität bzw. zur Unterstützung der Elektromobilität zum Inhalt haben. Zudem sind Konzepte zur Erbringung von innovativen Mobilitätsdienstleistungen im Sinne der Richtlinie förderfähig.

Beispiele hierfür sind u. a.:

- Konzepte zur Elektrifizierung kommunaler oder gewerblicher Flotten,
- Konzepte zum gezielten Aufbau der vom Antragsteller zum Flottenbetrieb notwendigen Ladeinfrastruktur zum Laden oder Anpassungen an Betriebshöfe und Depots,
- Konzepte zur Erhöhung des elektrischen Fahranteils im Modal Split,
- Konzepte zum Aufbau von elektrisch betriebenen Mobilitätsdienstleistungen,
- nachhaltige City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen, oder
- Logistikkonzepte, die innovative elektrisch betriebene Schwerlast- oder Güterverkehre zum Gegenstand haben.

Die geförderten Konzepte sollen einen konkreten Umsetzungs- bzw. Beschaffungsplan enthalten. In den jeweiligen Förderaufrufen können konkrete Schwerpunkte und Mindestanforderungen festgelegt werden.

2.2 Flottenprogramm Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur: Umstellung auf batterie-elektrische Fahrzeugflotten

Gefördert wird die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und von Ladeinfrastruktur, die das für den Betrieb notwendige Aufladen gewährleistet. Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrausgaben berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind. Um einen für die Förderhöhe angemessenen Verwaltungsaufwand sicherzustellen, wird in den Förderaufrufen ein Förder-Mindestbetrag festgesetzt. Es ist möglich, dass zielgruppenspezifische Förderaufrufe veröffentlicht werden, bei denen nicht alle gemäß Nummer 3.2 Antragsberechtigten adressiert werden. Ebenfalls kann die Art der geförderten Fahrzeuge durch den Förderaufruf eingeschränkt werden.

2.3 Forschung und Entwicklung zur Unterstützung des Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen und innovative Konzepte für klimafreundliche Mobilität, als Beitrag für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, beispielhaft in folgenden Bereichen:

- Vorhaben zur Entwicklung, Initiierung und Erprobung elektromobiler Nutzungs- bzw. Betriebskonzepte (z. B. auch Mobility-as-a-Service),
- Anwendungsorientierte Vorhaben zur Entwicklung und Weiterentwicklung von Komponenten und Systemen batterieelektrischer Fahrzeuge, die das Potential haben, einen erheblichen positiven Beitrag zum Markthochlauf der Elektromobilität zu leisten,
- Vorhaben zur Entwicklung und Erprobung innovativer Ladetechnologien, die eine zeitnahe Umsetzung der Technologie ermöglichen und den laufenden Ladeinfrastrukturausbau unterstützen können (dies umfasst auch Sektorenkopplungstechnologien),
- Vorhaben zur signifikanten Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien zum Laden von Elektrofahrzeugen,
- Vorhaben zur Entwicklung, technischen Umsetzung und Bewertung von Systemlösungen und Dienstleistungen im Kontext der Elektromobilität,
- Vorhaben zur Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Güter-, Wirtschafts- und Sonderverkehre, maritime bzw. andere verkehrspolitisch relevante Anwendungen.

Mit den einzelnen Förderaufrufen werden in diesem Rahmen inhaltliche Schwerpunkte veröffentlicht, für die eine Förderung vorgesehen ist.

3 Zuwendungsempfänger

Zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung muss der Zuwendungsempfänger eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

3.1 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1 (Elektromobilitätskonzepte)

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.1 sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind.



3.2 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.2 (Flottenprogramm)

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.2 sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

3.3 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.3 (Forschung und Entwicklung)

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.3 sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Gebietskörperschaften und gemeinnützige Organisationen.

Die Antragsteller müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Projekt beschriebenen Aufgaben notwendige Qualifikation und ausreichende Kapazitäten zur Durchführung des Vorhabens besitzen. Die Antragsteller müssen ferner eine ausreichende Bonität nachweisen. Forschungseinrichtungen, die von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur für Aufgaben außerhalb der Grundfinanzierung eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbezogenen Ausgaben bzw. Kosten bewilligt werden. Auch bei Gebietskörperschaften kann nur zusätzliches Personal gefördert werden, welches für die Durchführung des Vorhabens benötigt wird.

Die Antragstellung durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Sinne der Bestimmungen im Anhang 1 zur AGVO wird ausdrücklich begrüßt.¹

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO) sowie einem Unternehmen in Schwierigkeiten (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO) kann keine Beihilfe gewährt werden.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

Soweit eine De-minimis-Beihilfe beantragt wird, sind die Antragsteller verpflichtet, eine Erklärung über die in den drei letzten Steuerjahren erhaltenen De-minimis-Beihilfen abzugeben. Ein entsprechender Vordruck kann bei dem mit der Umsetzung der Förderrichtlinie beauftragten Projektträger angefordert werden.

Die Vorhaben dürfen vor Bewilligung der Zuwendung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

Eine Förderung ist in den Fallgruppen des Artikels 1 Absatz 2 bis 6 AGVO ausgeschlossen.

4.1 Bei Zuwendungen für Elektromobilitätskonzepte (Umweltstudien) nach Nummer 2.1

Die Ergebnisse der Elektromobilitätskonzepte (Umweltstudien) müssen dem Zuwendungsgeber zur Verfügung gestellt werden. Ergebnisse kann der Zuwendungsgeber bzw. von ihm beauftragte Dritte im Rahmen der programmatischen Begleitforschung und Öffentlichkeitsarbeit nutzen und veröffentlichen.

4.2 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.2

Voraussetzungen für die Gewährung von Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur sind:

- Es muss eine Darstellung der ökologischen Vorteile des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Gesamtflotte erfolgen. Der Betrieb der Fahrzeuge muss weitestgehend mit erneuerbarer Energie erfolgen, wobei die Einbindung lokal erzeugter erneuerbarer Energie wünschenswert ist.
- Geförderte Fahrzeuge müssen mindestens 24 Monate im Eigentum des Zuwendungsempfängers verbleiben. Sie müssen im Inland zugelassen bzw. betrieben werden, falls eine Zulassung aufgrund des Einsatzzweckes nicht notwendig ist.
- Der Netto-Listenpreis des Basismodells für den deutschen Markt eines geförderten Fahrzeugs muss unter einer im Förderaufruf festgelegten Höchstgrenze liegen.

Spezifische Anforderungen an die geförderten Fahrzeuge oder an die Ladeinfrastruktur sowie an die Berichterstattung für die programmatische Begleitforschung werden jeweils im Rahmen der Förderaufrufe definiert.

Die in der Ladesäulenverordnung nach der jeweils bei Antragstellung aktuellen Fassung geregelten Mindestanforderungen sind zu beachten.

4.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3

Für die Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3 dieser Förderrichtlinie können die Antragsteller Verbände aus verschiedenen Partnern bilden.

Bei Verbundprojekten muss von den Partnern ein Verbundkoordinator benannt werden, der bereits in der Antragsphase zentraler Ansprechpartner für den Projektträger ist.

¹ siehe auch http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf



Die Partner eines Verbundprojekts regeln ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung. Hierbei zu berücksichtigende Hinweise sind dem Merkblatt für Antragsteller/Zuwendungsempfänger zur Zusammenarbeit der Partner von Verbundprojekten zu entnehmen, das von Antragstellern und Zuwendungsempfängern zu beachten ist (BMBF-Merkblatt Nummer 0110²). Bei Verbundprojekten, an denen mindestens eine Forschungseinrichtung beteiligt ist, muss jedoch bereits vor der Förderentscheidung, entsprechend Randnummer 27 des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (2014/C 198/01), eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte im Unionsrahmen vorgegebene Inhalte der Kooperationsvereinbarung nachgewiesen werden. Dies erfolgt auf der Grundlage eines Erklärungsformulars, das durch den Projektträger bereitgestellt wird.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, sich im Rahmen der programmatischen Begleitung aktiv zu beteiligen. Eine Übersicht der einzelnen Themenfelder und der darin bearbeiteten Fragestellungen sind den separaten Aufrufen zur Einreichung von Anträgen zu entnehmen. Weitere Informationen zur Programm-Begleitung können der Internetseite der Programmgesellschaft NOW entnommen werden (<https://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderprogramm-elektromobilitaet/>).

Der Antragsteller hat in seiner Vorhabensskizze und gegebenenfalls später in seinem Antrag darzulegen, welche konkreten Beiträge er mit seinem Vorhaben zu einer oder mehreren dieser Fragestellungen leistet.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, Informationen und Daten für die programmbegleitende übergeordnete Informations- und Kommunikationsarbeit zum Zwecke der öffentlichen Darstellung der Projektergebnisse zu liefern und die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Förderprogramms zu unterstützen.

Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden, kann nur bei Vorliegen besonderer Gründe eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbezogenen Ausgaben bzw. Kosten bewilligt werden.

5 Art, Höhe und Umfang der Förderung

5.1 Höhe der Zuwendung

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Anteilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt und keine De-minimis-Beihilfe beabsichtigt ist, müssen bei der Bemessung der jeweiligen Förderquote die in den folgenden Abschnitten dargelegten Regelungen der AGVO berücksichtigt werden.

Eine Kumulierung mit dem Umweltbonus ist grundsätzlich zulässig und wird explizit in den Aufrufen geregelt. Eine Kumulierung mit weiteren staatlichen Fördermitteln (z. B. Landesförderungen) ist ausgeschlossen. Ausgenommen hiervon ist eine Kumulierung von Fördermitteln gemäß Artikel 8 Nummer 3a AGVO, bei der sich die beiden Förderungen auf unterschiedlich bestimmbare beihilfefähige Kosten beziehen müssen.

5.1.1 Bei Zuwendungen für Elektromobilitätskonzepte (Umweltstudien) nach Nummer 2.1

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Umweltstudien in Artikel 49 AGVO berücksichtigen. Zulässig sind Beihilfeintensitäten bis zu 50 %. Die AGVO lässt für KMU höhere Förderquoten zu.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, kann eine Anteilfinanzierung bis zu 80% gewährt werden.

5.1.2 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.2

Die für die Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderquoten, Fördersätze sowie Höchstbeträge werden in den Aufrufen zur Antragseinreichung mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Umweltbeihilfen in Artikel 36 AGVO berücksichtigen. Zulässig ist eine maximale Beihilfeintensität von bis zu 40%. Die AGVO lässt für KMU höhere Förderquoten zu, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, kann eine Anteilfinanzierung bis zu 90% gewährt werden.

5.1.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3

Nach Artikel 25 Absatz 5 AGVO können Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Rahmen industrieller Forschung mit bis zu 50 %, im Rahmen experimenteller Entwicklung mit bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Nach Artikel 25 Absatz 6 AGVO können bei Vorliegen der dort aufgeführten Voraussetzungen Aufschläge gewährt werden. Investitionen zum Aufbau von Innovationsclustern sowie die Betriebskosten der Innovationscluster können gemäß Artikel 27 AGVO ebenfalls mit bis zu 50 % gefördert werden. Nach Artikel 28 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 2 Buchstabe a AGVO können Kosten für die Erlangung, Validierung und Verteidigung von Patenten mit bis zu 50 % gefördert werden, sofern es sich um Innovationsbeihilfen für KMU handelt. Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, können die Projekte von Gebietskörperschaften und gemeinnützigen Organisatio-

² https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare; Formularschrank BMBF, Allgemeine Vordrucke und Vorlagen für Berichte



nen mit Anteilfinanzierung bis zu 80% gefördert werden. Die durch ein Vorhaben verursachten zusätzlichen Ausgaben können bei Hochschulen in diesem Falle vollfinanziert werden. Zur Vollfinanzierung darf eine Zuwendung ausnahmsweise bewilligt werden, wenn die Erfüllung des Zwecks in dem notwendigen Umfang nur bei Übernahme sämtlicher zuwendungsfähiger Ausgaben durch den Bund möglich ist. Eine Vollfinanzierung kommt in der Regel nicht in Betracht, wenn der Zuwendungsempfänger an der Erfüllung des Zuwendungszwecks insbesondere ein wirtschaftliches Interesse hat. Die durch ein Vorhaben verursachten zusätzlichen Ausgaben können bei Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen in diesem Falle mit Anteilfinanzierung bis zu 90 % gefördert werden, sofern das Vorhaben ohne die Übernahme der hohen Finanzierung durch den Bund nicht durchgeführt werden könnte und damit die Erfüllung des Zuwendungszwecks in dem notwendigen Umfang nicht möglich wäre.

Übt ein und dieselbe Einrichtung sowohl wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten aus, fällt die öffentliche Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten nicht unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV, wenn die nichtwirtschaftlichen und die wirtschaftlichen Tätigkeiten und ihre Kosten, Finanzierung und Erlöse klar voneinander getrennt werden können, sodass keine Gefahr der Quersubventionierung der wirtschaftlichen Tätigkeit besteht. Der Nachweis der korrekten Zuordnung der Kosten, Finanzierung und Erlöse kann im Laufe des beantragten Vorhabens geführt werden.

5.2 Bemessungsgrundlage

5.2.1 Zuwendungen für Elektromobilitätskonzepte nach Nummer 2.1

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben, die ausschließlich dem Zweck der Erstellung der beantragten Studie dienen.

5.2.2 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2

Bemessungsgrundlage sind die jeweiligen Investitionsmehrausgaben. Diese setzen sich zusammen aus den Investitionsmehrausgaben für die Fahrzeuge und die Investitionskosten in die Ladeinfrastruktur. Für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, bei denen die Investitionsmehrausgaben im Rahmen des Aufrufes durch den Fördergeber ermittelt und zur Verfügung gestellt werden, gelten als Bemessungsgrundlage diese ermittelten Investitionsmehrausgaben als Festbeträge (Pauschalen).

5.2.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie an Helmholtz-Zentren und an die Fraunhofer-Gesellschaft sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen projektbezogenen Kosten.

Bei Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbaren Institutionen sowie Gebietskörperschaften sind im Regelfall die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben Bemessungsgrundlage der Zuwendung. Im begründeten Einzelfall können auch diese Institutionen bei Vorliegen der Voraussetzungen die Zuwendung nach Kosten bemessen.

5.3 Zuwendungsfähige Kosten bzw. Ausgaben

5.3.1 Bei Zuwendungen für Elektromobilitätskonzepte nach Nummer 2.1

Förderfähig sind die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Studie. Welche Ausgaben zuwendungsfähig sind, regeln die jeweiligen Förderaufrufe. Grundsätzlich sind die zuwendungsfähigen Ausgaben bei einer Studie auf 100 000 Euro (netto) begrenzt.

5.3.2 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2

Die zuwendungsfähigen Ausgaben richten sich im Einzelnen nach Artikel 36 AGVO.

Gefördert werden die Mehrausgaben, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies sind:

- Pauschalen für Fahrzeuge nach Nummer 5.2.2,
- Differenzausgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gegenüber von Fahrzeugen der gleichen Kategorie mit konventionellem Antrieb,
- Ausgaben für die Beschaffung der für das Laden der Fahrzeuge notwendigen Infrastruktur.

Ergänzende Hinweise sind dem separaten Aufruf zur Einreichung der Förderanträge zu entnehmen.

5.3.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3

Die zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben richten sich, soweit die Gewährung der Zuwendung dem europäischen Beihilferecht unterliegt, im Einzelnen nach Artikel 25 Absatz 3 AGVO.

Förderfähig sind die Kosten bzw. Ausgaben für Aktivitäten, die im Sinne der Definitionen in der AGVO als „Industrielle Forschung“ oder „Experimentelle Entwicklung“ eingeordnet werden können und den Zielen dieser Förderrichtlinie entsprechen. Aktivitäten, die der „Grundlagenforschung“ zugeordnet werden, stehen nicht im Fokus dieser Förderrichtlinie.

Kosten bzw. Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit können im Ausnahmefall als zuwendungsfähig bewertet werden, sofern sie zur Erreichung der Vorhabenziele im Sinne der Behebung eines Marktversagens notwendig sind. Dies ist im Antrag zu begründen.



6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die ANBest-P sowie für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die ANBest-GK. Soweit Forschungsförderung betroffen ist, sind die Nebenbestimmungen für Projektförderung auf Ausgabenbasis die NABF 2017, für Projektförderung auf Kostenbasis die NKBF 2017 sowie für Projektförderung für Gebietskörperschaften die ANBest-GK und die BNBest-BMBF-98 zu verwenden. Sie werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

Darüber hinaus können im Einzelfall „Weitere Nebenstimmungen“ formuliert werden, zu denen grundsätzlich Einvernehmen mit dem Antragsteller angestrebt wird.

Für Zuwendungen nach Nummer 2.2 werden Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen nach § 36 AGVO geförderten Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur ergeben, nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 bzw. Nummer 2.1 der ANBest-P bzw. ANBest-GK bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung. Die Zuwendung wird kalenderquartalsweise nachschüssig mit Vorlage der zahlungsbegründenden Belege ausgezahlt.

Für Zuwendungen nach den Nummern 2.1 und 2.2 wird wegen der vorliegenden speziellen Fördertatbestände gemäß der Verpflichtung zu wirtschaftlichem und sparsamem Verwaltungshandeln (§ 7 BHO) von der Anwendung von Nummer 6.1 ANBest-P abgewichen. Es wird hier analog zu Nummer 6.1 ANBest-GK verfahren: „Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von einem Jahr nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Ist der Zuwendungszweck nicht innerhalb eines Jahres erfüllt, ist auf Verlangen der Bewilligungsbehörde ein Zwischennachweis in Form des Verwendungsnachweises vorzulegen.“

Bei Zuwendungen bis zu einer Höhe von 50 000 Euro kann im Zuwendungsbescheid geregelt werden, dass diese nach Vorlage des Verwendungsnachweises in einer Summe ausgezahlt werden.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb gegebenenfalls subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionengesetzes (SubvG). In diesem Fall wird der Antragsteller vor Bewilligung einer Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges gemäß § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab. Des Weiteren ist der Zuwendungsempfänger auf die Offenbarungspflicht nach § 103 SubvG hinzuweisen.

7 Verfahren

7.1 Prozess der Projektförderung

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat das BMVI das Forschungszentrum Jülich, Projektträger Jülich beauftragt³. Die programmatische Steuerung und Begleitung der Fördermaßnahme erfolgt durch die Programmgesellschaft Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW)⁴.

Die Beantragung der Förderung von Elektromobilitätskonzepten nach Nummer 2.1 und von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2 erfolgt in einem einstufigen Verfahren (siehe Nummer 7.1.1 und 7.1.2).

Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3 ist das Antragsverfahren zweistufig angelegt (siehe Nummer 7.1.3).

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen (bei Studien und Investitionszuschüssen) bzw. von Projektskizzen (bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben) zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Für die Antragstellung bzw. Skizzeneinreichung nutzen Sie bitte das Antragsystem easyonline mit folgender Zugangsadresse: <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>.

Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen Anträge rechtsverbindlich unterschrieben in schriftlicher Form beim Projektträger Jülich unter folgender Adresse eingereicht werden:

Projektträger Jülich
Fachbereich EVI2
Postfach 610247
10923 Berlin

Gültigkeit hat das Datum der finalen elektronischen Einreichung des Antrags über das easy-Online-System, sofern der rechtsverbindlich unterschriebene Antrag spätestens in der im jeweiligen Förderaufruf angegebenen Frist eingegangen ist.

³ Der Projektträger Jülich ist bis zum 31. Dezember 2022 mit der administrativen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität des BMVI beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2022 hinweisen.

⁴ Die NOW GmbH ist bis zum 31. Dezember 2022 mit der programmatischen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2022 hinweisen.



7.1.1 Förderverfahren bei der Förderung von Elektromobilitätskonzepten nach Nummer 2.1

Das Antragsverfahren ist einstufig (siehe Nummer 7.1). Vorlagen zur Antragstellung, Übersichten zu Fristen und weitere Hinweise für die Beantragung der Förderung werden mit dem jeweiligen Förderaufruf vom beauftragten Projektträger zur Verfügung gestellt.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach einer Auswahl der folgenden Kriterien bewertet und wenn notwendig priorisiert:

Multiplikatoreffekt, Übertragbarkeit

Umsetzungsperspektive, Anwendbarkeit

Nachhaltigkeit

Innovationsgehalt

Positive Umweltwirkung

Beitrag zu politischen Zielsetzungen und Vorgaben: u. a. Klimaschutzplan, CVD, gegebenenfalls konjunkturelle Bemessungsgrößen

Die hieraus ausgewählten, sowie gegebenenfalls zusätzliche Bewertungskriterien werden in den jeweiligen Förderaufrufen veröffentlicht.

7.1.2 Förderverfahren bei Gewährung von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2

Das Antragsverfahren ist einstufig (siehe Nummer 7.1). Vorlagen zur Antragstellung, Übersichten zu Fristen und weitere Hinweise für die Beantragung der Förderung werden mit dem jeweiligen Förderaufruf vom beauftragten Projektträger zur Verfügung gestellt.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach einer Auswahl der folgenden Kriterien bewertet und priorisiert:

– Positive Umweltwirkung (z. B. zu erwartende Fahrleistung der Fahrzeuge, Nutzung erneuerbarer Energien)

– Kosten/Nutzen (z. B. beantragte Förderquote, Art/Technologie der beantragten Fahrzeuge bzw. benötigter Ladeinfrastruktur)

– Beitrag zu politischen Zielsetzungen und Vorgaben: u. a. Klimaschutzplan, CVD, gegebenenfalls konjunkturelle Bemessungsgrößen

Die hieraus ausgewählten, sowie gegebenenfalls zusätzliche Bewertungskriterien werden in den jeweiligen Förderaufrufen veröffentlicht.

7.1.3 Förderverfahren bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.3

Das Antragsverfahren ist bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zweistufig (Skizze und gegebenenfalls Antrag) angelegt.

a) Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind zunächst Projektskizzen in elektronischer Form über easy-online (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>) vorzulegen. Eine verbindliche Vorlage für den inhaltlichen Teil der Skizze wird mit dem jeweiligen Förderaufruf zur Verfügung gestellt. Die Übermittlung muss rechtskräftig erfolgen, in der Regel durch eine postalisch übermittelte rechtsgültig unterschriebene Version der Skizze.

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Aus der Einreichung einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach einer Auswahl der folgenden Kriterien bewertet und gegebenenfalls priorisiert:

Projektziel und Bezug zum Zuwendungszweck und Förderziel dieser Förderrichtlinie

Beitrag zu politischen Zielsetzungen und Vorgaben: u. a. Klimaschutzplan, CVD, gegebenenfalls konjunkturelle Bemessungsgrößen

Innovationsgehalt des Arbeitsziels und Realisierungschancen

Qualifikation und Expertise der Antragsteller, gegebenenfalls der Projektbeteiligten und Technologielieferanten

Verwertungsplan (wissenschaftliche und wirtschaftliche Erfolgsaussichten)

Nachhaltigkeit

Beiträge des Vorhabens zur programmatischen Begleitforschung

Die ausgewählten, sowie gegebenenfalls zusätzliche Bewertungskriterien werden in den jeweiligen Förderaufrufen veröffentlicht.

Auf Grundlage der Skizzenbewertung werden ausgewählte Vorhaben zur Antragstellung aufgerufen.

b) Vorlage förmlicher Förderanträge

Das Ergebnis der Skizzenphase wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt. Positiv bewertete Skizzen werden mit Fristsetzung zur Antragseinreichung (siehe Nummer 7.1) durch den Projektträger aufgefordert.



7.2 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides 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 Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegulierung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2025 hinaus.

Berlin, den 14. Dezember 2020

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Papajewski
