



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Förderrichtlinie Elektromobilität

Vom 9. Juni 2015

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Die Bundesregierung unterstützt den Bereich Elektromobilität mit umfangreichen Förderaktivitäten. Ziel ist es, den Verkehrssektor energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten. Gleichzeitig sollen vor allem für den Straßenverkehr neue, regenerative Energiequellen erschlossen und so die Abhängigkeit vom Erdöl verringert werden. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode hält am Ziel fest, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu machen. Die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrssektors ist auch eine tragende Säule für die Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung.

Insbesondere die regionalen Demonstrationsvorhaben, wie das Programm der „Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie das Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“, haben seit 2009 maßgeblich zur Entwicklung der Elektromobilität auf regionaler Ebene in Deutschland beigetragen. Städte und Gemeinden haben hierfür die Rahmenbedingungen vorgegeben und werden auch in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Elektromobilität spielen. Nun gilt es, die in diesen Vorhaben gewonnenen Erkenntnisse zu verbreiten und den beginnenden Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb inklusive der hierfür notwendigen Infrastruktur zu unterstützen.

Mit dieser Förderrichtlinie Elektromobilität unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten Ladeinfrastruktur sowie der Verknüpfung der Fahrzeuge mit dem Stromnetz in Kombination mit dem Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor auf der kommunalen Ebene. Hier bestehen große Potenziale für den Markthochlauf der Elektromobilität. Ausgehend davon, dass die Kommunen zum einen selbst Fuhrparke und Fahrzeugflotten betreiben und zum anderen für die Mobilitätsplanung vor Ort zuständig sind, haben Maßnahmen auf kommunaler Ebene einen hohen Verbreitungseffekt.

Ein zweiter Schwerpunkt dieser Richtlinie liegt auf der Förderung von anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen mit dem Ziel der Kostenreduktion von den für die Elektromobilität benötigten Technologien, Komponenten oder Systemen. Dies beinhaltet neben dem privaten und öffentlichen Personenverkehr auch die Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Schienen-, Güter- und Sonderverkehre sowie in maritimen Anwendungen. Eine programmatische, projektübergreifende Begleitforschung gewährleistet eine zielgruppenspezifische Ergebniszusammenführung.

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden die Fördersätze, technischen Anforderungen und Umweltstandards der Richtlinie und des auf Grundlage der Richtlinie ergangenen und jeweils gültigen Förderaufrufs regelmäßig überprüft und angepasst.

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, ehemals Artikel 87 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft). Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). 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) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen gewährt werden. Zuwendungen, die nach diesen Verordnungen gewährt werden, können mit anderen staatlichen Beihilfen im Rahmen der nach diesen Verordnungen geltenden Vorschriften kumuliert werden.



2 Gegenstand der Förderung

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

2.1 Unterstützung kommunaler Elektromobilitätskonzepte einschließlich der Fahrzeugbeschaffung und des Aufbaus von Ladeinfrastruktur

2.1.1 Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Förderfähig ist die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der für deren Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur, sofern diese öffentlich zugänglich gemacht wird. Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrkosten berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind. Pro Antrag sollten in der Regel nicht weniger als fünf Fahrzeuge beschafft werden.

2.1.2 Erarbeitung kommunaler Elektromobilitätskonzepte

Gefördert wird die Erstellung von Umweltstudien nach Abschnitt 7 Artikel 49 AGVO. Die Studien sollen technische Eignung, Wirtschaftlichkeit und Umweltnutzen von Maßnahmen zur gesamtsystemischen Integration der Elektromobilität in kommunale oder regionale Nachhaltigkeitsinitiativen bzw. -konzepte zum Inhalt haben.

Beispiele sind kommunale Stadtentwicklungs- oder Mobilitätskonzepte, verkehrsbezogene Klimaschutzinitiativen oder CO₂-Einsparprogramme bzw. Verordnungen, die die Elektrifizierung kommunaler oder gewerblicher Flotten, den Ausbau elektrischer Fahranteile im Öffentlichen Verkehr, den Aufbau von elektrisch betriebenen Carsharing-Systemen (auch im ländlichen Raum), die Umsetzung nachhaltiger City-Logistikkonzepte mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder innovative elektrisch betriebene Schwerlast- oder Güterverkehre zum Gegenstand haben. Die geförderten Studien sollen einen konkreten Umsetzungs- bzw. Beschaffungsplan enthalten.

Studien, die hohe Multiplikatoreffekte erwarten lassen, werden bevorzugt bewilligt.

2.2 Förderung von Forschung und Entwicklung zur Unterstützung des Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen, insbesondere in folgenden Bereichen:

- Vorhaben zur Erprobung elektromobiler Nutzungs- bzw. Betriebskonzepte in entsprechenden Fahrzeugsegmenten,
- Anwendungsorientierte Vorhaben zur Batterie und zu Batteriekomponenten mit dem Schwerpunkt auf der Fahrzeugintegration,
- Vorhaben zur Entwicklung und Erprobung innovativer Ladetechnologien,
- Vorhaben zur Entwicklung integrierter Ansätze zur Vernetzung von Infrastruktur und Fahrzeug,
- Vorhaben zur technischen Umsetzung von Systemlösungen und Dienstleistungen im breiteren Kontext der Elektromobilität,
- Vorhaben zur Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Güter- und Sonderverkehre, maritime bzw. andere verkehrspolitisch relevante Anwendungen.

3 Zuwendungsempfänger

Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

3.1 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1.1

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.1.1 sind Städte, Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, Landesbehörden, kommunale und Landesunternehmen, sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen oder gemeinnützigen Zwecken dienen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind antragsberechtigt, sofern die Kommune bestätigt, dass die Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist.

Um eine geeignete Projektgröße für die Antragstellung zu erreichen, können sich mehrere, gleichartige Antragsberechtigte zusammenschließen und das Vorhaben gemeinsam durchführen.

3.2 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.1.2

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.1.2 sind Städte, Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, kommunale Unternehmen und sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen oder gemeinnützigen Zwecken dienen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

Um eine geeignete Projektgröße für die Antragstellung zu erreichen, können sich mehrere, gleichartige Antragsberechtigte zusammenschließen und das Vorhaben gemeinsam durchführen.

3.3 Zuwendungsempfänger für Fördermaßnahmen nach Nummer 2.2

Antragsberechtigt für Maßnahmen nach Nummer 2.2 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 eine ausreichende Kapazität 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 ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Die Antragstellung durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Sinne der Bestimmungen im Anhang 1 AGVO wird ausdrücklich begrüßt (siehe auch http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf).

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen sind in Nummer 1 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO geregelt.

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.

4.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1

Voraussetzung für die Gewährung von Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur ist die Darstellung der ökologischen Vorteile sowie einer wirtschaftlichen Analyse des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Gesamtflotte. Hierfür muss der Betrieb der Fahrzeuge weitestgehend mit erneuerbarer Energie erfolgen, wobei die Einbindung lokal erzeugter erneuerbarer Energie wünschenswert wäre. Die entsprechenden Detailanalysen können ggfs. vorgelagert im Rahmen einer Studie nach Nummer 2.1.2 gefördert werden. 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.

Hinsichtlich der Ladeinfrastruktur gelten bereits jetzt die Anforderungen gemäß Artikel 4 der EU-Richtlinie „Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ 2014/94/EU vom 17. November 2014. Diese werden in Zukunft durch die Bundesregierung – auch im Hinblick auf die Arbeiten am nationalen Strategierahmen gemäß Artikel 3 dieser Richtlinie – konkretisiert werden. Artikel 4 Absatz 4 in Verbindung mit Anhang 2 der EU-Richtlinie „Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ 2014/94/EU vom 17. November 2014 regelt Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur, diese technischen Spezifikationen sind durch die Förderprojekte zu erfüllen.

4.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

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

4.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Für die Durchführung von F&E¹-Vorhaben nach Nummer 2.2 dieser Förderrichtlinie können die Antragsteller Verbände aus verschiedenen Partnern bilden. Die Verbundpartner müssen ihre Rechte und Pflichten, die sich aus dem Vorhaben ergeben, in einem Kooperationsvertrag regeln. Die Bedingungen eines Kooperationsvorhabens, insbesondere hinsichtlich der Beiträge zu seinen Kosten, der Teilung der Risiken und Ergebnisse, der Verbreitung der Ergebnisse, des Zugangs zu Rechten des geistigen Eigentums und der Regeln für deren Zuweisung müssen vor Beginn des Vorhabens festgelegt werden.

In dem Vertrag ist insbesondere zu vereinbaren, dass im Falle eines Ausscheidens eines Verbundpartners seine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse aus dem Vorhaben den übrigen Verbundpartnern unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Im Kooperationsvertrag ist auch der Verbundkoordinator festzulegen.

Einer der Mitglieder des Verbundes (im Folgenden „Verbundkoordinator“) ist für die Koordinierung des Verbundes verantwortlich. Aufgaben des Verbundkoordinators sind insbesondere die Planung, Abstimmung und Fortschreibung des Rahmenplans, die Sicherstellung des Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen den Verbundpartnern, und Koordinierung der Zusammenarbeit mit der programmatischen Begleitforschung, die Berichtsvorbereitung und -integration und sonstige Koordinationsaufgaben, wie Klärung relevanter Fragen mit dem Zuwendungsgeber und die Bemühung um Ausgleich zwischen den Verbundpartnern bei Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Kooperationsvertrags.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, bei Antragstellung eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

¹ Forschung und Entwicklung



Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, sich im Rahmen der programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen. Eine Übersicht der einzelnen Themenfelder und der darin bearbeiteten Fragestellungen sind den separaten Aufrufen zur Einreichung von Anträgen zu entnehmen.

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 ihren zusätzlichen Aufwand bewilligt werden.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet zu erklären, ob bzw. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind anzuzeigen.

5 Art, Höhe und Umfang der Förderung

5.1 Höhe der Zuwendung

5.1.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

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

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.

5.1.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Umweltstudien (Artikel 49 AGVO) berücksichtigen. Zulässig sind Beihilfeintensitäten bis zu 50 %. 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, können die Projekte von Gebietskörperschaften und gemeinnützigen Organisationen grundsätzlich mit Anteilfinanzierung bis zu 80 % gefördert werden.

5.1.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation in Artikel 25 AGVO berücksichtigen. F&E-Vorhaben im Rahmen industrieller Forschung können danach mit bis zu 50 %, F&E-Vorhaben im Rahmen experimenteller Entwicklung mit bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Die AGVO lässt jedoch für KMU sowie unter bestimmten Voraussetzungen bei einer tatsächlichen Zusammenarbeit mit Partnern eine höhere Beihilfeintensität zu, wenn das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Die durch ein Vorhaben verursachten zusätzlichen Ausgaben können bei Hochschulen vollfinanziert, bei Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen 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.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung keine Beihilfe darstellt, können die Projekte von Gebietskörperschaften und gemeinnützigen Organisationen grundsätzlich mit Anteilfinanzierung bis zu 80 % gefördert werden.



5.2 Bemessungsgrundlage

5.2.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1 und Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben, wobei die Investitionszuschüsse nach Nummer 2.1.1 sich auf der Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrkosten berechnen.

5.2.2 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

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

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und vergleichbare Institutionen sowie an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

5.3 Zuwendungsfähige Kosten bzw. Ausgaben

5.3.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.1.1

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

Beihilfefähig sind die *Mehrausgaben*, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies sind:

- Differenzausgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gegenüber von Fahrzeugen der gleichen Kategorie mit konventionellem Antrieb.
- Ausgaben für die Beschaffung der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur.

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

5.3.2 Bei Zuwendungen für Umweltstudien nach Nummer 2.1.2

Förderfähig sind die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Studie. Grundsätzlich sind die zuwendungsfähigen Ausgaben bei einer Studie auf 100 000 € begrenzt.

5.3.3 Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

Die zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben richten sich, soweit die Gewährung der Zuwendung dem europäischen Beihilferecht unterliegt, im Einzelnen nach Artikel 25 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, für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die ANBest-Gk und zur Projektförderung auf Kostenbasis, soweit die Forschungsförderung betroffen ist, die NKBF 98. Sie werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

Besondere Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Ausgabenbasis sind die BNBest-BMBF 98. Darüber hinaus können im Einzelfall „Weitere Nebenbestimmungen“ formuliert werden, zu denen grundsätzlich Einvernehmen mit dem Antragsteller angestrebt wird.

Für Zuwendungen nach Nummer 2.1.1 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. Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P/Nummer 1.3 ANBest-Gk wird die Zuwendung kalenderquartalsweise nachschüssig mit Vorlage der zahlungsbegründenden Belege ausgezahlt.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über strafrechtliche Konsequenzen eines Subventionsbetruges aufgeklärt.



7 Verfahren

7.1 Prozess der Projektförderung

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat das BMVI das Forschungszentrum Jülich, Projektträger Jülich (PtJ) beauftragt.² Die programmatische Steuerung der Fördermaßnahme und insbesondere der Begleitforschung erfolgt durch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW).³ Die jeweiligen Aufgaben und Verantwortungen dieser Organisationen sind in der Prozessbeschreibung der Projektförderung des BMVI dargestellt (www.now-gmbh.de).

Die Beantragung auf Gewährung von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1 und auf Förderung von Studien nach Nummer 2.1.2 erfolgt in einem *einstufigen* Verfahren (siehe Nummern 7.2 und 7.3).

Bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2 ist das Antragsverfahren *zweistufig* angelegt (siehe Nummer 7.4).

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 ERG5
Postfach 610247
10923 Berlin

Gültigkeit hat das Datum der schriftlichen Einreichung.

7.2 Förderverfahren bei Gewährung von Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1.1

Das Antragsverfahren ist einstufig. Eine Vorlage für die Beantragung kann unter folgender Adresse abgerufen werden: www.bmvi.de. Zur Antragseinreichung siehe Nummer 7.1. Weitere Hinweise sowie Vorlagefristen entnehmen Sie den ergänzend zu dieser Förderrichtlinie veröffentlichten Aufrufen zur Antragseinreichung.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Kosten/Nutzen (beantragte Förderquote, Art/Technologie sowie Zweckmäßigkeit der beantragten Fahrzeuge bzw. benötigter Ladeinfrastruktur)
- Nachhaltigkeit des Engagements, lokale Breitenwirkung
- Innovationsgehalt (z. B. intelligente Einbindung von lokal erzeugter erneuerbarer Energie)
- Positive Umweltwirkung (z. B. zu erwartende Fahrleistung der Fahrzeuge/Auslastung, Stromversorgung der Fahrzeuge)
- Einbettung in ein kommunales Elektromobilitätskonzept

7.3 Förderverfahren bei der Förderung von Studien nach Nummer 2.1.2

Das Antragsverfahren ist einstufig. Eine Vorlage für die Beantragung kann unter folgender Adresse abgerufen werden: www.bmvi.de. Zur Antragseinreichung siehe Nummer 7.1. Weitere Hinweise sowie Vorlagefristen entnehmen Sie den ergänzend zu dieser Förderrichtlinie veröffentlichten Aufrufen zur Antragseinreichung.

Die eingegangenen Projektanträge werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Multiplikationscharakter, Übertragbarkeit
- Umsetzungsperspektive, Anwendbarkeit
- Bisheriges Engagement, politische Selbstverpflichtungen, Nachhaltigkeit
- Innovationsgehalt
- Mögliche Beiträge zur programmatischen Begleitforschung
- Positive Umweltwirkung

7.4 Förderverfahren bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben nach Nummer 2.2

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

² Der Projektträger Jülich ist bis zum 31. Dezember 2017 mit der administrativen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität des BMVI beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2017 hinweisen.

³ Die NOW GmbH ist bis zum 31. Dezember 2016 mit der programmatischen Umsetzung des Förderprogramms Elektromobilität beauftragt. BMVI wird rechtzeitig auf die zuständige Anlaufstelle nach Ende des Jahres 2016 hinweisen.



7.4.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind zunächst Projektskizzen in elektronischer Form über easy-online (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>) vorzulegen. Die Vorlage für die Skizzen kann unter folgender Adresse abgerufen werden: www.bmvi.de.

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 Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Projektziel und Bezug zum Zuwendungszweck dieser Förderrichtlinie
- 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

Auf Grundlage der Skizzenbewertung werden ausgewählte Vorhaben zur Antragstellung aufgerufen.

7.4.2 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.

7.5 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 §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie §§ 48 bis 49a VwVfG, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2019.

Berlin, den 9. Juni 2015

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Schmitt
