

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bundesamt
für Güterverkehr

Zweiter Aufruf zur Antragseinreichung (Teil 1)

zur Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (06/2022)

gemäß der 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) vom 29. Juli 2021, zuletzt geändert am 21. März 2022
(Richtlinie KsNI)

1. Präambel

Mit der Richtlinie KsNI unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Beschaffung von leichten und schweren Batterie- und Brennstoffzellen-Nutzfahrzeugen sowie die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit von außen aufladbarem hybridelektrischem Antrieb. Ebenso förderfähig ist die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur.

In einem parallel zu diesem Förderaufruf laufenden Sonderaufruf werden auch verkehrsrechtlich zugelassene Sonderfahrzeuge analog zu den für Nutzfahrzeugen¹ genannten Kategorien gefördert.

Die Richtlinie KsNI dient der Umsetzung des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 und der darin formulierten Ziele und Maßnahmen. Bis 2030 soll etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen. Das Förderprogramm KsNI ist eingebettet in den Umsetzungsprozess des [Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge](#), das am 11. November 2020 im Rahmen des [Nutzfahrzeuggipfels](#) vorgestellt und veröffentlicht wurde.

2. Wer wird gefördert?

Die Projektförderung richtet sich an Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

¹ Im Nachfolgenden wird die Bezeichnung Nutzfahrzeuge für Fahrzeuge nach Nummer 2.1 und 2.3 der Richtlinie KsNI verwendet, sofern die Regelungen für alle dort genannten Fahrzeugarten (Nutzfahrzeuge und bestehende Diesel-Fahrzeuge, die umgerüstet werden) Anwendung finden.

3. Fördergegenstand

Gefördert wird die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit batterie- oder brennstoffzellenelektrischem Antrieb gemäß § 2 Nummer 2 und 4 EMOG der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates. Außerdem wird die Anschaffung der von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge (Plug-In-Hybrid) und Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeuge gemäß § 2 Nummer 3 EMOG der EG-Fahrzeugklasse N3 gefördert.

Nutzfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge der EG-Fahrzeugklasse N mit Straßenzulassung. Dies umfasst vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, unterteilt in:

- a) Klasse N1: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen;
- b) Klasse N2: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen und
- c) Klasse N3: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen.

Parallel zu diesem Förderaufruf veröffentlicht die Bewilligungsbehörde, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), einen zusätzlichen Förderaufruf für Sonderfahrzeuge und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 (Sonderaufruf). Interessierte Antragsteller/innen haben die Möglichkeit, **zwischen dem 29. Juni 2022 und dem 10. August 2022** einen entsprechenden Förderantrag im [eService-Portal](#) zu stellen. **Eine gleichzeitige Antragstellung für denselben Fördergegenstand im Rahmen dieses Förderaufrufs und des Sonderaufrufs ist nicht zulässig.**

Eine Förderung erfolgt nur, wenn die Fahrzeuge in der EG-Fahrzeugklasse N zugelassen sind. Dies ist der Bewilligungsbehörde gemäß Nummer 8.3.1 Buchstabe b) der Richtlinie KsNI nachzuweisen. Eine Förderung von Fahrzeugen mit Zulassung in einer nationalen Fahrzeugklasse ist auch im Falle einer Gleichwertigkeit mit einer der genannten EG-Fahrzeugklassen nicht möglich.

Gefördert wird die Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 auf einen Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2 und 4 EMOG. Die Anforderungen an die Förderung der Umrüstung beziehungsweise von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen sind dem Abschnitt 5b dieses Förderaufrufs und dem Merkblatt zur Umrüstung zu entnehmen.

Im Rahmen dieses Förderaufrufs ist die für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur förderfähig. Näheres regelt Nummer 5 dieses Förderaufrufs.

4. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Nutzfahrzeugen und Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI sind **ab dem 29. Juni 2022 bis zum 10. August 2022** elektronisch über das [eService-Portal](#) bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Dafür sind die bereitgestellten Vorlagen zu verwenden. Es werden nur fristgerecht und vollständig eingegangene Anträge berücksichtigt. Im [eService-Portal](#) steht eine Checkliste zur Verfügung, in der die benötigten Unterlagen benannt werden.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bundesamt
für Güterverkehr

Für die Anträge auf Förderung von Nutzfahrzeugen beläuft sich der Bewilligungszeitraum auf **12 Monate**, für die beantragte Tank- und Ladeinfrastruktur auf **24 Monate** jeweils ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides.

Den Antragstellern/innen wird empfohlen, nur so viele Nutzfahrzeuge sowie entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur zu beantragen, wie innerhalb des genannten Bewilligungszeitraums zugelassen beziehungsweise in Betrieb genommen werden können. Der/Die Zuwendungsempfänger/in ist verpflichtet, im Laufe des Zuwendungsverfahrens der Bewilligungsbehörde jegliche förderrelevanten Änderungen mitzuteilen. Bei erheblichen Abweichungen (beispielsweise Anzahl der beantragten Nutzfahrzeuge beziehungsweise Tank- oder Ladeinfrastruktur, Jahresfahrleistung der geförderten Nutzfahrzeuge, etc.) behält sich die Bewilligungsbehörde vor, insbesondere wenn die angezeigten Abweichungen eine erhebliche negative Auswirkung auf das Ergebnis der Fördersystematik aufweisen, die gewährte Zuwendung ganz oder teilweise zurückzufordern.

5. Bedingungen zur Förderung von Nutzfahrzeugen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur

a) Kumulierungsverbot

Bitte beachten Sie, dass eine gleichzeitige Inanspruchnahme der Förderung für denselben Fördergegenstand

- über den vorliegenden Aufruf und den Sonderaufruf oder
- über den vorliegenden Aufruf und andere öffentliche Mittel

nicht zulässig ist (Kumulierungsverbot). Fahrzeugzubehör, welches nicht zum Lieferumfang des geförderten Fahrzeugs ab Werk gehört, fällt nicht unter das Kumulierungsverbot. Dies gilt auch für die Kosten beziehungsweise Ausgaben für den Einbau des Fahrzeugzubehörs. Als Fahrzeugzubehör gelten insbesondere Verschleißteile, die ersetzt werden (wie zum Beispiel Reifen), und Nachrüstungsgegenstände (wie zum Beispiel ein nachträglich eingebautes Fahrerassistenzsystem) oder Bauteile zur Erweiterung der elektrischen Energieversorgung des Nutzfahrzeugs (wie zum Beispiel Adapter, Wandler bei unterschiedlichen Spannungen), vergleiche Nummer 5.7 der Richtlinie KsNI. Der/Die Antragsteller/in ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen. Ein Verstoß gegen das Kumulierungsverbot nach Erteilung einer Förderung führt zur Aufhebung des Zuwendungsbescheides.

b) Förderung von Nutzfahrzeugen

Gefördert wird die Beschaffung von **Neufahrzeugen**. Als Neufahrzeuge gelten gemäß Nummer 2.4 der Richtlinie KsNI auch Fahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen Zulassung auf den Hersteller beziehungsweise den Händler und einer maximalen Laufleistung von 10.000 km. In diesem Fall darf das Fahrzeug bei der Erstzulassung nicht gefördert worden sein.

Förderfähig ist ebenfalls **die Umrüstung von bestehenden und sich bereits bei Antragstellung im Eigentum des/der Antragstellers/in befindlichen Diesel-Fahrzeugen** der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 auf einen batterie- oder brennstoffzellenelektrischen Antrieb.

Die **Anschaffung eines bereits auf die Antriebe von § 2 Nummer 2 und 4 EMoG umgerüsteten neuen Diesel-Fahrzeugs** der EG-Fahrzeugklasse N2 und N3 ist ebenfalls förderfähig und als Anschaffung eines Neufahrzeugs zu beantragen. Nähere Informationen zu dem Thema Umrüstung, insbesondere hinsichtlich der Berechnung der Investitionsmehrausgaben in den verschiedenen Konstellationen, sind dem Merkblatt zur Umrüstung zu entnehmen.

Bei der Auswahl des Unternehmens, welches die Umrüstung durchführt, wird empfohlen, die im Rahmen der Task-Force [Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe](#) des BMDV gemeinsam mit den Akteuren/innen der Umrüstungsbranche erarbeiteten Qualitätsstandards zu beachten. Sofern eine Begutachtung des umzurüstenden Bestandsfahrzeugs für die Beantragung der Förderung notwendig ist, wird auf die verpflichtenden Voraussetzungen zur Auswahl geeigneter Begutachtungsverfahren verwiesen. Diese sind ebenfalls dem Merkblatt zur Umrüstung zu entnehmen.

c) Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur

Die Richtlinie KsNI bezieht sich im Bereich der Infrastrukturförderung auf **betriebliche** Tank- und Ladeinfrastruktur und stellt diesbezüglich insbesondere Anforderungen an die Konnexität zwischen der Beschaffung von Infrastruktur und der Beschaffung von Nutzfahrzeugen: Tank- und Ladeinfrastruktur ist ausschließlich im Zusammenhang mit einer im Rahmen dieses oder des letzten Förderaufrufs beantragten Fahrzeugförderung zuwendungsfähig. Sollte der/die Antragsteller/in bereits mit dem ersten Förderaufruf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und bewilligt bekommen haben, kann er/sie im Rahmen dieses Förderaufrufs auch ohne einen erneuten Antrag für Nutzfahrzeuge die betriebliche Tank- und Ladeinfrastruktur beantragen.

Ferner wird mit der Richtlinie KsNI auf die Anschaffung von betrieblicher Tank- und Ladeinfrastruktur auf privaten Standorten, insbesondere auf Betriebshöfen, abgezielt. Soll die beantragte Infrastruktur auf einem fremden Grundstück installiert werden, ist erforderlich, dass der/die Grundstückseigentümer/in dem/der Antragsteller/in während der gesamten Zweckbindungsfrist im Sinne von Nummer 6 der Förderrichtlinie KsNI ein Nutzungsrecht am Grundstück einräumt, um den uneingeschränkten Zugang des/der Antragstellers/in zur Infrastruktur sicherzustellen. Der Bewilligungsbehörde sind geeignete Nachweise (Verträge, schriftliche Vereinbarungen) auf Anforderung vorzulegen.

Eine Förderung erfolgt nur, wenn im Antrag auf Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur auf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen Bezug genommen wird, der bewilligt wird oder in einem vorangegangenen Förderaufruf bewilligt worden ist.



Zudem wird ausschließlich Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert, die zum Laden oder Tanken der beantragten Nutzfahrzeuge **notwendig** ist. Eine alleinige Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist somit nicht möglich. Daraus ergibt sich, dass Ladeinfrastruktur nur in einem durch das Einsatzszenario der Fahrzeuge begründeten Verhältnis gefördert werden kann; bei einem Verhältnis 1:1 – eine Ladesäule pro Nutzfahrzeug – ist generell keine Begründung erforderlich. Mögliche Fallkonstellationen werden im Merkblatt Infrastruktur geschildert.

Im Rahmen dieses Förderaufrufs ist die **Förderung von Tankinfrastruktur für Brennstoffzellenfahrzeuge** gemäß Nummer 2.7.2 der Richtlinie KsNI **möglich**. Die Tankinfrastruktur ist nur dann förderfähig, wenn nur solcher Wasserstoff abgegeben wird, der im Durchschnitt eines Geschäftsjahres über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist der geförderten Tankinfrastruktur mindestens **zu 50 Prozent aus erneuerbarem Wasserstoff** besteht. Die Erzeugung von Wasserstoff gilt als erneuerbar, wenn dieser auf die Treibhausgasminderungsquote im Straßenverkehr anrechenbar ist entsprechend Dritter Teil, Zweiter Abschnitt im Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie nachgelagerter Bundes-Immissionsschutzverordnung. Die Erfüllung dieser Voraussetzung ist von dem/der Antragsteller/in mit einer mit dem Antrag einzureichenden Eigenerklärung zu bestätigen. Dafür ist die bereitgestellte Vorlage der Bewilligungsbehörde zu verwenden. Auf Aufforderung sind entsprechende Nachweise einzureichen.

d) Beschaffung durch Miet- und Leasingunternehmen

Die Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch Miet- beziehungsweise Leasingunternehmen ist förderfähig. Die Fördermittel sind in diesem Fall vollständig dem/der Miet- beziehungsweise Leasingnehmer/in weiterzugeben. Diese Weitergabe ist in dem jeweiligen Miet- beziehungsweise Leasingvertrag auszuweisen. Die Förderung von Mietkosten oder Leasingraten für Nutzfahrzeuge und Tank- und Ladeinfrastruktur ist ausgeschlossen. Der Nachweis über die vollständige Weitergabe der Förderung an den/die Miet- oder Leasinggeber/in über die Miet- oder Leasingkonditionen ist auf Aufforderung der Bewilligungsbehörde durch Vorlage des Leasings- oder Mietvertrags oder der Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters über die Weitergabe der Förderung zu erbringen. Nähere Informationen zum Thema Miete und Leasing finden Sie im Merkblatt für Miete und Leasing.

Nach Nummer 6 der Richtlinie KsNI können nur Nutzfahrzeuge sowie Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert werden, die über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren ab Zulassungsdatum beziehungsweise ab Datum der Inbetriebnahme in der Bundesrepublik Deutschland auf den Zuwendungsempfänger zugelassen und/oder registriert bleiben. Zudem müssen die Fördergegenstände während dieses Zeitraums im Eigentum des/der Zuwendungsempfänger/in verbleiben. Für den Fall, dass der/die Zuwendungsempfänger/in ein/e Miet- oder Leasinggeber/in für Nutzfahrzeuge ist, kann die Vierjahresfrist auf **bis zu zwei Fahrzeughalter/innen** aufgeteilt werden. Die Anzahl der Endnutzer des geförderten Nutzfahrzeugs, die keine Fahrzeughalter/innen sind, wird nicht beschränkt.

Die Weitergabe der Zuwendungsmittel an den/die Miet- oder Leasinggeber/in hat keine Auswirkung auf die Eigentumsverhältnisse und auf die damit verbundenen Verpflichtungen.



e) Vergabe von Aufträgen im Wettbewerb

Antragsteller/innen, insbesondere Körperschaften, Gebietskörperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts, die dem Vergaberecht unterliegen, haben bei der Vergabe von Aufträgen zur Erfüllung des Zuwendungszwecks die nach dem jeweiligen speziellen Vergaberegime anzuwendenden Vergabevorschriften zu beachten. Für diese Antragsteller/innen gelten zudem die Vorgaben nach Nummer 3.1 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) beziehungsweise Nummer 3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk).

Unternehmen, die keine öffentlichen Auftraggeber/innen nach § 99 GWB darstellen, sind von der Anwendung der Nummer 3.1 der ANBest-P freigestellt. Sie werden jedoch verpflichtet, Aufträge nur an fachkundige und leistungsstarke Anbieter/innen nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen zu vergeben. Soweit möglich, sind dazu mindestens drei Angebote vor Vertragsabschluss einzuholen (das heißt, das Angebotsdatum muss vor Vertragsunterzeichnung liegen).

Verpflichtungen des/der Antragstellers/in als Auftraggeber/in gemäß Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) bleiben unberührt.

Die Nichterfüllung stellt einen Verstoß gegen eine Auflage des Zuwendungsbescheids dar und kann eine Rückforderung der Fördermittel zur Folge haben. Diesbezügliche sowie alle weiteren Unterlagen, die mit der Förderung zusammenhängen, sind nach Vorlage des Verwendungsnachweises fünf Jahre aufzubewahren. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Alle Unterlagen sowie das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren müssen den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung entsprechen. Regelungen zu längeren Aufbewahrungspflichten nach sonstigen Vorschriften bleiben hiervon unberührt. Die Unterlagen sind auf Nachfrage der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Weitere Informationen erteilt die Bewilligungsbehörde.

f) Bedingungen für den Vorhabenbeginn

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen gemäß Nummer 4 der Richtlinie KsNI vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Ein Vorhabenbeginn liegt grundsätzlich vor, sobald eine rechtsverbindliche der Ausführung zuzurechnende Verpflichtung aufgrund eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrags (z.B. verbindliche Bestellung, Abschluss des Kaufvertrags) eingegangen wurde, die die Investition unumkehrbar macht.

Die Bewilligungsbehörde geht davon aus, dass kein vorzeitiger Vorhabenbeginn vorliegt, wenn beim Abschluss von Liefer- oder Leistungsverträgen, die **der Ausführung** eines Vorhabens zuzurechnen sind, ein einseitiges vertragliches Rücktrittsrecht des/der Antragstellers/in ohne Entschädigungsleistung für den Fall der Versagung der beantragten Förderung eindeutig vereinbart ist. Die genaue Formulierung eines einseitigen vertraglichen Rücktrittsrechts ohne Entschädigungsleistung steht den Vertragsparteien frei. Eine Musterformulierung finden Sie in den FAQ.

Maßnahmen, die **der Planung** eines Vorhabens **zuzurechnen** sind, werden nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Weitere Informationen finden Sie in den FAQs.



6. Höhe der Zuwendung

Im Rahmen dieses Förderaufrufs wird der maximal bewilligungsfähige Zuwendungshöchstbetrag für Fahrzeuge, Infrastruktur als auch für Machbarkeitsstudien pro Antragsteller – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäischen Kommission – auf insgesamt 25 Millionen Euro² begrenzt. Rechtlich selbstständige Unternehmen sind antragsbefugt ohne Rücksicht darauf, ob sie wirtschaftlich in bestimmten Verhältnissen mit anderen Unternehmen im Sinne von § 15 Aktiengesetz verbunden sind.

Nutzfahrzeuge

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung, die sich auf Grundlage der jeweiligen antriebsstrangbedingten **Investitionsmehrausgaben** berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind. Die Förderung wird aus der Differenz der Ausgaben für ein Nutzfahrzeug mit klimaschonendem Antrieb nach Nummer 2.1 und 2.3 der Richtlinie KsNI zu einem vergleichbaren Nutzfahrzeug mit konventionellem Diesel-Antrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI beziehungsweise der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse ermittelt.

Zum Zweck der Festlegung dieser Investitionsmehrausgaben ist dem Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen ein Angebot über die Anschaffung eines konventionell angetriebenen Referenzfahrzeugs (Vergleichsfahrzeug) mit vergleichbaren Fahrzeugmerkmalen beizufügen. Die Auswahl des konventionellen Vergleichsfahrzeugs soll anhand geeigneter Kriterien erfolgen und muss der spezifischen Fahrzeugkonfiguration entsprechen. Die Auswahl des adäquaten Vergleichsfahrzeugs soll nach bestem Wissen erfolgen, obliegt im Einzelfall dem jeweiligen Händler und wird durch diesen per Eigenerklärung bestätigt. Die Plausibilität der Auswahl des konventionellen Referenzfahrzeuges wird durch die Bewilligungsbehörde in Stichproben überprüft.

Die Anschaffung eines anderen als des beantragten Fahrzeuges oder der beantragten Infrastruktur nach Erhalt des Zuwendungsbescheides ist in bestimmten Einzelfällen auf Antrag möglich. Über den Antrag entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen.

Für die Berechnung der Investitionsmehrausgaben zur Umrüstung beachten Sie bitte das Merkblatt zur Umrüstung.

Die durch die Bewilligungsbehörde ermittelten Investitionsmehrausgaben im Rahmen der Richtlinie KsNI gelten als Bemessungsgrundlage der vorgegebenen Zuschüsse. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt und beträgt pro Nutzfahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben, begrenzt auf die Höhe der unter Nummer 8 dieses Förderaufrufs festgelegten Obergrenzen für maximal förderfähige Investitionsmehrausgaben (Kappungsgrenzen).

² alle im Rahmen der Veröffentlichung dieses Förderaufrufs genannten Beträge sind Netto-Beträge. Je nach Steuerabzugsberechtigung des/der Antragsteller/in sind die entsprechenden Brutto-Beträge zu berücksichtigen.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bei der Ausstattung der Nutzfahrzeuge sind die geltenden gesetzlichen Vorgaben und Sicherheitsanforderungen zu beachten.

Tank- und Ladeinfrastruktur

Förderfähig ist die für den Betrieb des/der beantragten Nutzfahrzeuge/s notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur. Oberleitungsinfrastruktur ist im Rahmen der Richtlinie KsNI nicht förderfähig. Bitte beachten Sie die Ausführungen unter Punkt 5 dieses Förderaufrufs.

Miet- und Leasingnehmer/innen können ebenfalls einen Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur stellen, wenn der/die Miet- oder Leasinggeber/in bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und diese/r die damit verbundenen Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt hat. Im Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur ist unter Bezugnahme auf die Antrags-ID des Antrages auf Förderung von Nutzfahrzeugen anzugeben, welche Fahrzeuge aus diesem Antrag durch den/die Miet- oder Leasingnehmer/in gemietet oder geleast werden. Die beantragte Tank- oder Ladeinfrastruktur muss zum Tanken beziehungsweise Laden dieser Fahrzeuge notwendig sein.

Voraussetzung ist darüber hinaus, dass die Miet- bzw. Leasingdauer sich auf mindestens 24 Monate beläuft. Innerhalb von 12 Monaten ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides ist der Bewilligungsbehörde ein entsprechender Miet- oder Leasingvertrag über alle durch dieses Förderprogramm mit dem jeweiligen Referenzantrag geförderten Fahrzeuge vorzulegen.

Die Tank- und Ladeinfrastruktur kann interessierten Nutzern/innen zur Verfügung gestellt werden (**Zugänglichkeit für Dritte**). In diesem Fall muss nach Nummer 2.7 der Richtlinie KsNI eine Nutzung zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen sowie zu marktüblichen Konditionen gewährleistet werden. Eine Zugänglichkeit für Dritte muss gegenüber der Bewilligungsbehörde bei Antragstellung erklärt und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

Bitte beachten Sie, dass die Förderung **öffentlich zugänglicher Tank- und Ladeinfrastruktur** im Rahmen dieser Förderrichtlinie grundsätzlich **nicht vorgesehen** ist. Im Sinne der Richtlinie KsNI ist Tank- und Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich, wenn der zum Tank- oder Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis tatsächlich befahren werden kann.

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung, die sich auf Grundlage der jeweiligen **zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben** berechnet. Zuwendungsfähig sind die in der untenstehenden Tabelle genannten Bestandteile der Tank- und Ladeinfrastruktur (vergleiche Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI).

	Bereich Tankinfrastruktur	Bereich Ladeinfrastruktur
Förderfähige Ausgaben	Containerlösungen, mobile Tankstellen (auf Trailern) oder fest installierte Wasserstoff-Tankstellen (je nach Konfiguration Speicher, (Drucktank oder Flüssigwasserstoffspeicher), Verdichter, Kühl-Einheit, Zapfsäule und Trailer sowie Poller und Schutzwände für den Schutz vor mechanischen Beschädigungen von wasserstoffführenden Teilen)	Stationäre und mobile Normal- (bis 22 kW) sowie Schnellladeeinrichtung (über 22 kW); Bei Bedarf Herstellung und Erweiterung des Netzanschlusses, Transformer, Übergabestation sowie Pufferspeicher

Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur sind 80 % der projektbezogenen Gesamtausgaben förderfähig. Antragsteller/innen können Anträge über Tank- und Ladeinfrastrukturen an mehreren Standorten stellen, wobei die Standortfestlegung durch den/die Antragssteller/in mit Antragseinreichung erfolgen muss. Kosten für den Betrieb der Tank- und Ladeinfrastruktur sowie für den Erwerb oder die Pacht von Grundstücken oder den Bau von Zufahrtsstraßen sind nicht förderfähig. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nummer 2.7.1 und 2.7.2 der Richtlinie KsNI ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) beziehungsweise Nummer 1.2 der allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK) bezüglich der Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Es wird darauf hingewiesen, dass der/die Antragsteller/in sicherstellen muss, dass die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur dem Stand der Technik sowie den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entspricht. Falls die Tank- und Ladeinfrastruktur für interessierte Nutzer/innen geöffnet wird, muss sie je nach Nutzungskontext den Anforderungen des Mess- und Eichrechts beziehungsweise der Ladesäulenverordnung entsprechen.

7. Auswahlkriterien

Nicht alle Anträge werden notwendigerweise positiv beschieden. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Die eingegangenen Anträge

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bundesamt
für Güterverkehr

durchlaufen hierbei ein beihilferechtlich erforderliches wettbewerbliches Verfahren, in dem sie untereinander verglichen werden.

Alle eingehenden Anträge werden einem definierten Auswahlverfahren unterzogen und unterliegen einer einheitlichen Bewertungsgrundlage. Ziel dieses Verfahrens ist die Identifikation und anschließende Priorisierung derjenigen Anträge, die die Umwelt- und Energieziele mit dem geringsten Beihilfebetrug beziehungsweise mit der höchsten Kosteneffizienz verwirklichen können.

Anhand der dem Auswahlverfahren zugrundeliegenden Kriterien aus der Umwelt- und Kostendimension wird die erwartete jährliche CO₂-Einsparung je investiertem Fördereuro (CO₂-Einsparungsquote) für den jeweiligen Förderantrag festgestellt. Folgende Faktoren werden dem Priorisierungsverfahren unter anderem zugrunde gelegt: **die erwartete elektrische Jahresfahrleistung, die Antriebsart, das zulässige Gesamtgewicht und die Investitionsmehrausgaben** je beantragtem Nutzfahrzeug.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Ermittlung einer zutreffenden CO₂-Einsparungsquote an der entsprechenden Stelle im Antragsformular realitätsnahe Angaben nach bestem Wissen und Gewissen zwingend erforderlich sind. Sollten die im Antrag gemachten Angaben erheblich von den in der Praxis erzielten Werten abweichen, sind diese Abweichungen unverzüglich nach ihrem Auftreten der Bewilligungsbehörde gegenüber anzuzeigen. Hierbei sind die Gründe für die Abweichungen hinreichend zu begründen und auf Nachfrage zu belegen. Sollten der Bewilligungsbehörde nach einer Einzelfallprüfung Hinweise vorliegen, dass im Antrag unzutreffende Angaben gemacht wurden, behält sich die Bewilligungsbehörde entsprechende förderrechtliche Konsequenzen vor.

Auf Basis der CO₂-Einsparungsquote erfolgt die Reihung der Anträge: Ein Antrag mit einer hohen zu erwartenden CO₂-Einsparungsquote erhält eine höhere Priorität als ein Antrag mit einer niedrigeren zu erwartenden CO₂-Einsparungsquote. Nachfolgend dient als weiteres Auswahlkriterium das sogenannte Mindestambitionsniveau, demzufolge nur diejenigen Anträge bewilligt werden, die eine CO₂-Einsparungsquote je Fördereuro von mindestens 50 % des Durchschnittswertes aller Anträge nach Bereinigung der förderaufrufabhängigen Schwankungen (gleitender Durchschnittswert) erfüllen.

Für die finale Priorisierung und somit die Auswahl der Anträge werden die zwei zuvor beschriebenen Kriterien – CO₂-Einsparungsquote und Mindestambitionsniveau – zugrunde gelegt. Die für den Antrag auf Nutzfahrzeuge ermittelte Priorisierung gilt gleichermaßen für den zugehörigen Antrag auf Lade- oder Tankinfrastruktur. Ausgenommen von diesem Priorisierungsverfahren sind diejenigen Förderanträge, die formale Antragsvoraussetzungen nicht erfüllen.

Zur Gewährleistung eines wettbewerblichen Verfahrens bei der Fördermittelvergabe wird das Priorisierungsverfahren regelmäßig geprüft und gegebenenfalls angepasst. Hierbei werden auch die Erfahrungswerte aus den vorangegangenen Förderaufrufen berücksichtigt.



8. Obergrenzen für maximal förderfähige Investitionsmehrausgaben (Kappungsgrenzen)

Für die Einreichung von Anträgen im Rahmen des Förderaufrufs gelten Obergrenzen (Kappungsgrenzen) für die maximal förderfähigen Investitionsmehrausgaben je beantragtem Nutzfahrzeug. Über die festgelegten Kappungsgrenzen hinausgehende Ausgaben sind nicht förderfähig.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Kappungsgrenzen je Kombination aus der Antriebsart (differenziert nach Neu- und Umrüstfahrzeugen), der EG-Fahrzeugklasse und dem zulässigen Gesamtgewicht (in den EG-Fahrzeugklassen N2 und N3; aufgrund der großen Gewichtsspannweiten in diesen beiden Fahrzeugklassen wurde eine Unterteilung vorgenommen). Es handelt sich um Netto-Beträge.

	Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für Neufahrzeuge				Kappungsgrenzen je Antriebs- technologie für umgerüstete Diesel-Fahrzeuge (Umrüstung)	
EG- Fahrzeug- klasse und -zGG	Batterie*	Brennstoff- zelle**	Oberleitungs- Verbrenner- Hybrid***	Plug-In-Hybrid	Batterie (Umrüstung)	Brennstoffzelle (Umrüstung)
N1 ≤ 3,5 t	25.000 Euro	90.000 Euro	-	-	-	-
N2 > 3,5 t bis 12 t						
bis 7,5t	100.000 Euro	200.000 Euro	-	-	90.000 Euro	190.000 Euro
bis 12t	200.000 Euro	300.000 Euro	-	-	190.000 Euro	290.000 Euro
N3 > 12 t						
< 20 t	350.000 Euro	450.000 Euro	120.000 Euro	100.000 Euro	330.000 Euro	430.000 Euro
20 bis 30 t	400.000 Euro	500.000 Euro	170.000 Euro	150.000 Euro	380.000 Euro	480.000 Euro
> 30 t	450.000 Euro	550.000 Euro	220.000 Euro	200.000 Euro	420.000 Euro	520.000 Euro

*gilt für reine Batterieelektrofahrzeuge und Oberleitungs-Batterieelektrofahrzeuge (OL-Batterie) gemäß § 2 Nummer 2 EMOG

**gilt für reine Brennstoffzellenfahrzeuge und Oberleitungs-Brennstoffzellenfahrzeuge (OL-Brennstoffzelle) gemäß § 2 Nummer 4 EMOG

*** gilt nur für Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeuge (OL-Verbrenner) gemäß § 2 Nummer 3 EMOG,

Hybridisierung mit Batterie beziehungsweise Brennstoffzelle gilt als reines Batterieelektro- beziehungsweise Brennstoffzellenfahrzeug

Die Kappungsgrenzen werden unter Berücksichtigung der Marktentwicklung der einzelnen Antriebsarten und EG-Fahrzeugklassen weiterentwickelt und durch Auswertung der eingehenden Förderanträge im Rahmen des Monitorings des Förderprogramms KsNI regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Koordiniert durch:



Umgesetzt durch:



Bundesamt
für Güterverkehr

9. Anforderung an die Berichterstattung

9.1 Verpflichtende Berichterstattung

Im Rahmen der Fördermaßnahme wird eine Erfolgskontrolle im Sinne der Verwaltungsvorschrift (VV) Nummer 11a zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur Umweltwirkung der Förderung durchgeführt. In diesem Rahmen sind die Zuwendungsempfänger/innen verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen. Näheres wird im Zuwendungsbescheid geregelt. Es wird dennoch bereits an dieser Stelle auf die Berichtspflichten durch die Zuwendungsempfänger/innen verwiesen. So sind über den Zeitraum der Zweckbindungsfrist von den geförderten Nutzfahrzeugen sowie von Tank- und Ladeinfrastruktur durch den/die Zuwendungsempfänger/in jährlich folgende Informationen beizubringen und über ein Onlineportal zu übermitteln: zurückgelegte Fahrtstrecke, Energieverbrauch, CO₂-Emissionen sowie bei Tank- und Ladeinfrastruktur die abgegebene Energie und der Anteil eingesetzter erneuerbarer Energie.

9.2 Unterstützung der Begleitforschung zum Förderprogramm

Die Zuwendungsempfänger/innen werden mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet, sich am Programmmonitoring und an einer Begleitforschung zum Förderprogramm aktiv zu beteiligen beziehungsweise erforderliche Daten für Erfolgskontrolle und Evaluierung der Fördermaßnahme bereitzustellen. Hierzu gehört Teilnahme an Datenabfragen zu den geförderten Nutzfahrzeugen und/oder der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur während der Projektlaufzeit durch die NOW GmbH sowie die Teilnahme an Befragungen oder Veranstaltungen der Begleitforschung.

10. Informationen und Kontaktdaten

Alle Unterlagen und Informationen finden Sie auf der Internetseite vom Bundesamt für Güterverkehr: <https://www.bag.bund.de/> oder im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de>.

Häufig gestellte Fragen werden hier beantwortet. Bitte prüfen Sie vor Ihrer Anfrage, ob die Frage bereits beantwortet wird: <https://www.bag.bund.de/>

E-Mail-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ksni@bag.bund.de

Während der Antragsphase ist zusätzlich eine Telefon-**Hotline** bei der Bewilligungsbehörde, dem Bundesamt für Güterverkehr, zur Antragsberatung geschaltet. Diese erreichen Sie unter der Telefonnummer: (0221) 5776 - 5999.

Bei Fragen zum Programmmonitoring, zur Erfolgskontrolle und Begleitforschung wenden Sie sich bitte an die NOW GmbH per Mail an: nutzfahrzeuge@now-gmbh.de.