

Zweiter Aufruf zur Antragseinreichung für Fahrzeuge / Ladeinfrastruktur

gemäß 2.1.1 der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom 09.06.2015

1. Präambel

Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 09. Juni 2015 unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen im Sinne des Markthochlaufs, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten Ladeinfrastruktur.

Im Fokus der Förderung stehen nachladefähige Elektrofahrzeuge nach der Definition des Elektromobilitätsgesetzes. Darüber hinaus müssen von außen aufladbare Hybridelektro-Pkw eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 50 Kilometern erreichen oder eine Kohlendioxidemission von 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer unterschreiten.

Weiterhin Gegenstand der Förderung sind mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge (Klassen N2 und N3) sowie Busse (Klassen M2 und M3) mit batterieelektrischem Antrieb. Nicht im Fokus der Förderung stehen Hybridbusse.

Ladeinfrastruktur ist ausschließlich im Zusammenhang mit einer im Rahmen dieses Aufrufs beantragten Fahrzeugförderung zuwendungsfähig.

2. Fristen zur Antragseinreichung

Anträge zur Förderung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur (LIS) nach Abschnitt 2.1.1 der Förderrichtlinie sind bis zum **06.05.2016** einzureichen.

Die Einreichungsfrist stellt kein Ausschlusskriterium dar, verspätet eingereichte Anträge können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Um im Rahmen der Prüfung des Verwendungsnachweises Rückforderungsansprüche zu vermeiden, weisen wir Sie darauf hin, dass Zuwendungsempfänger, die öffentliche Auftraggeber im Sinne § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind, den Regularien des Vergaberechts unterliegen. Dies gilt auch für Lieferungen und Leistungen, die über eine Zuwendung gefördert werden.

Auch Zuwendungsempfänger, die nicht als öffentliche Auftraggeber im Sinne § 98 des GWB gelten, können zur Einhaltung von Vergabevorschriften über die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) verpflichtet werden.

Es gilt darüber hinaus, dass ein Vergabeverfahren erst nach Erhalt des schriftlichen Zuwendungsbescheides durchgeführt werden darf. Die Auftragsvergabe muss sich dabei auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt. Der Bewilligungszeitraum

wird im Zuwendungsbescheid festgelegt. Zuwendungsfähig sind nur Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums verursacht werden.

3. Ergänzende Hinweise zur Förderung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur

In Ergänzung zu Punkt 2.1.1 der Förderrichtlinie wird festgelegt, dass mindestens **drei Fahrzeuge** pro Antrag beschafft werden müssen. Für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates gilt diese Einschränkung nicht.

Wenn Sie planen, gemäß 3.1 der Förderrichtlinie, die notwendige Mindestfahrzeugzahl durch das Zusammengehen mehrerer Antragsteller zu erreichen, wenden Sie sich bitte an die in Kap. 4 genannten Ansprechpartner, um sich über die dazu bestehenden Möglichkeiten zu informieren.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen gefördert werden. Eine Förderung von Fahrzeugen über Leasing ist ausgeschlossen.

Die Fahrzeuge müssen innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Bewilligung angeschafft werden. Der Bewilligungszeitraum wird entsprechend auf diesen Zeitraum begrenzt.

3.1 Höhe der Zuwendung

3.1.1 Förderfähige Ausgaben

Fahrzeuge

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss, der sich auf Grundlage der jeweiligen Investitionsmehrkosten berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele des Fördervorhabens erforderlich sind.

Zur Ermittlung der förderfähigen Investitionsmehrkosten bei Fahrzeugen und der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur wird im easyonline Portal eine Excel Datei bereitgestellt. Für die zum Zeitpunkt des Aufrufes verfügbaren Fahrzeugmodelle, die den Anforderungen des Elektromobilitätsgesetzes und der Förderrichtlinie entsprechen, wurden im Vorfeld bereits die förderfähigen Investitionsmehrkosten ermittelt und in diese Tabelle integriert. Für Fahrzeuge, die in dieser Liste nicht berücksichtigt worden sind, ist eine individuelle Ermittlung der Differenzkosten notwendig. Hierzu sind jeweils Angebote für das Elektrofahrzeug und eines von Art und Ausstattungsmerkmalen vergleichbaren Referenzfahrzeugs einzuholen. Vorzulegen sind hierbei Angebote auf Basis der Grundausstattung beider Fahrzeuge. Über die hinterlegte Tabelle wird dann der förderfähige Differenzbetrag für die Antragsphase ermittelt.

Bei der Abrechnung der Investitionsmehrkosten ist zu prüfen, ob der Kaufpreis des E-Fahrzeugs den Wert aus der Antragsphase unterschreitet. In diesem Fall werden die tatsächlich entstandenen Investitionsmehrkosten durch PtJ ermittelt. Wird der in der Antragsphase angesetzte Kaufpreis erreicht oder überschritten, entfällt diese Prüfung.

Bei der Förderung von Bussen kann eine Kumulierung von Fördermitteln gemäß Art. 8 Nr. 3a AGVO (Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission) in Frage kommen. Um sich über die dazu

bestehenden Möglichkeiten zu informieren, wenden Sie sich bitte an die in Kap. 4 genannten Ansprechpartner.

Es kommen nur Fahrzeuge zur Förderung in Frage, die die Anforderungen gemäß Kapitel 3.3 des Aufrufes erfüllen.

Es können nur Fahrzeuge gefördert werden, die über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren ab Kauf im Eigentum des Antragstellers verbleiben.

Ladeinfrastruktur

Förderfähig ist die für den Betrieb der beantragten Fahrzeuge notwendige Ladeinfrastruktur (Serienprodukte). Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 muss die Anforderungen gemäß Kapitel 3.4 des Aufrufes erfüllen.

Es gelten, mit Ausnahme der nachfolgenden Regelung, folgende Obergrenzen für die zuwendungsfähigen Ausgaben für Ladeinfrastruktur:

	AC 11-22 kW (Wallbox)	AC ≥ 2x22kW (Ladesäule)	DC ≥ 20 kW
Obergrenze der zuwendungsfähigen Ausgaben:	3.500,- € (netto)	7.000,- € (netto)	25.000,- € (netto)
Förderfähige Ausgaben	Wallbox für den öffentlich zugänglichen Bereich mit allen notwendigen Sicherheitskomponenten (LS und FI Typ B),	Ladesäule für den öffentlich zugänglichen Bereich: Anschlussfertig an das öffentliche Netz mit allen notwendigen Sicherheitskomponenten (LS und FI Typ B)	DC Wallbox oder DC Schnellladesäule für den öffentlich zugänglichen Bereich: Anschlussfertig an das öffentliche Netz, mit allen notwendigen Sicherheitskomponenten
nicht förderfähig:	Kosten zur Installation, Inbetriebnahme, Erdarbeiten, Netzanschlussarbeiten, Betriebskosten usw.		

Spezielle Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2, M3 sowie für Sonderfahrzeuge kann nach Einzelfallprüfung in voller Höhe als förderfähig anerkannt werden. Ausgeschlossen davon sind Nebenkosten, wie z.B. für Installation und Inbetriebnahme, Erdarbeiten, Netzanschlussarbeiten oder für den Betrieb der Anlage.

Bei der beantragten Ladeinfrastruktur sind die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben (unter Berücksichtigung der definierten Obergrenzen) in den Antrag zu übertragen.

3.1.2 Förderquote

Bei Zuwendungen für wirtschaftlich tätige Unternehmen richtet sich die Zuwendungshöhe nach den beihilferechtlichen Bestimmungen. Zulässig sind Förderquoten bis zu 40%. Für kleine und mittlere Unternehmen kann ein Bonus von 10% Punkten bei der Förderquote gewährt werden, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Bei Zuwendungen, die keine Beihilfe darstellen, sind Förderquoten bis zu 50% möglich, z.B. bei Kommunen im **nicht wirtschaftlichen** Bereich.

3.2 Anforderungen an die Anträge

Anträge sind über das easyonline Portal einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>). Bitte beachten sie bei der Erstellung der Anträge auf die im Formular hinterlegten Ausfüllhinweise. Dort sind auch die notwendigen Dokumente für die Antragstellung verlinkt.

Sie finden das Förderprogramm des BMVI und den entsprechenden Förderschwerpunkt im easyonline Portal unter folgenden Bezeichnungen:

- Fördermaßnahme: Projektförderung Elektromobilität des BMVI
- Förderbereich: Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur

Folgende Dokumente müssen über das System eingereicht bzw. hochgeladen werden:

- eine Vorhabenbeschreibung,
- die Tabelle zur Berechnung der förderfähigen Investitionsmehrkosten (Es wird nur die im easyonline Portal bereitgestellt Vorlage akzeptiert),
- der ausgefüllte Antrag auf Zuwendung auf Ausgabenbasis (AZA),
- ggf. Listepreisangebote für das Elektrofahrzeug sowie für das vergleichbare Referenzfahrzeug (sofern Fahrzeuge beantragt werden, die nicht in der im easyonline Portal bereitgestellten Vorlage aufgeführt sind),
- Angebote für die beantragte Ladeinfrastruktur,
- soweit zutreffend: Nachweis vom Finanzamt über die Berechtigung zum teilweisen Vorsteuerabzug,
- bei gemeinnützigen Antragstellern: Nachweis über Gemeinnützigkeit,
- eine Datenabfrage zu Projekt Stammdaten mit statistisch auswertbaren Fahrzeug- und Infrastrukturdaten zu Ihrem Antrag. Nutzen Sie hierfür bitte die Vorlage, die im easyonline Portal zur Verfügung gestellt wird. Diese Datei muss zusätzlich im Excel Format an folgende E-Mail Adresse versendet werden: StammdatenUBH@now-gmbh.de.

Die Vorhabenbeschreibung muss folgende Punkte adressieren und sollte dabei einen Umfang von 5 Seiten nicht überschreiten:

- Inhalte und Ziele des Vorhabens,
- Beschreibung der Einbettung in ein kommunales Verkehrs- oder Mobilitätskonzept,
- bei gewerblichen Flotten ist eine Bestätigung der Kommune beizubringen, dass die geplante Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist,
- Beitrag des Vorhabens zum Umweltschutz,
- Darstellung zur Nutzung erneuerbarer Energien,
- geplanter Einsatz (Einsatzkontext und –zweck) der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur,
- erwartete durchschnittliche Fahrleistung der einzelnen Fahrzeuge pro Jahr,
- Einordnung der beschafften Fahrzeuge in die Gesamtflotte und Pläne zum perspektivischen Flottenausbau im Sinne der Elektromobilität.

3.3 Anforderungen an die Fahrzeuge

Voraussetzung für eine Förderung von Elektrofahrzeugen mittels Investitionszuschüssen nach Abschnitt 2.1.1 der Förderrichtlinie ist die Bereitschaft, den Einbau von Datenloggern durch die damit beauftragte Begleitforschung zuzulassen, falls die jeweiligen Fahrzeuge im Rahmen von entsprechenden Stichprobenuntersuchungen ausgewählt werden. Die Datenlogger ermitteln Fahr- und Fahrzeugdaten, die dem durch die Bundesregierung beauftragten Zentralen Datenmonitoring (ZDM) zugeführt werden. Alle Anforderungen des Datenschutzes werden hierbei erfüllt. Die Daten werden anonymisiert im Rahmen der programmatischen Begleitforschung verwertet.

Die programmatische Begleitforschung übernimmt die Hardwarekosten der Datenlogger sowie die Kosten für den Einbau und den Betrieb der Datenlogger. Kosten für den Fahrzeugausfall, Fahrzeugsersatz o.ä. während des Einbaus/Ausbaus des Datenloggers werden nicht erstattet.

Es können nur Fahrzeuge gefördert werden, bei denen der Hersteller den Einbau von Datenloggern für o.g. Zwecke zulässt. Die Zustimmung der Hersteller wird der Zuwendungsgeber im Vorfeld zentral einholen. Eine Liste der Fahrzeughersteller wird im Internet zur Verfügung gestellt.

Für die Klassen M2, M3, N2 und N3, sowie Sonderfahrzeuge gilt diese Einschränkung nicht.

Fahrzeuge müssen über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren betrieben werden und dürfen in diesem Zeitraum nicht verkauft werden.

3.4 Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur(LIS) für Fahrzeuge der Klassen N1 und M1 muss diskriminierungsfrei öffentlich zugänglich gemacht werden und interoperabel gestaltet sein. Folgende technische Anforderungen müssen dazu erfüllt werden:

- Wechselstrom-Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 auszurüsten. Diese Steckdosen dürfen mit bestimmten Zusatzeinrichtungen wie mechanischen Steckdosen-Verschlüssen ausgestattet sein, sofern die Kompatibilität mit dem Typ 2 gewahrt bleibt,
- Gleichstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des „combined charging system Combo 2“ nach der Norm EN62196-3 auszurüsten,
- die Ladeinfrastruktur muss Backend- und Remotefähig sein,
- die Anbindung an übergreifende Roaming-Netzwerke muss gewährleistet sein,
- eine Bezahlmöglichkeit für spontanes Laden muss gewährleistet sein,
- für induktive Ladekonzepte müssen die VDR Anwendungsregel VDE-AR-E2122-4-2 und DIN/IEC 61980 berücksichtigt werden.

Wir weisen darauf hin, dass nur die Infrastruktur bezuschusst werden kann, die den Anforderungen aus der Förderrichtlinie und den oben genannten definierten technischen Standards entspricht. Dies

ist beim Abruf der Fördermittel für beschaffte Ladeinfrastruktur schriftlich zu bestätigen. Eine entsprechende Vorlage hierfür wird mit dem Förderbescheid übermittelt.

Auch bei geförderter Ladeinfrastruktur muss die Bereitschaft bestehen, Betriebsdaten der Begleitforschung zur Verfügung zu stellen.

3.5 Anforderungen an die Berichterstattung

Es ist halbjährlich über einen Zeitraum von 2 Jahren ab der Beschaffung des ersten Fahrzeugs an den Zuwendungsgeber Bericht zu erstatten.

Folgende Punkte sollen dabei berücksichtigt werden:

- Abgleich des aktuellen Stand des Vorhabens mit den ursprünglichen Zielen und Inhalten,
- Darstellung des aktuellen Einsatzkontextes der Fahrzeuge und Infrastrukturen sowie deren Auslastung.

Zudem erfolgt halbjährlich eine Datenabfrage zum Projekt bezüglich Betriebsdaten der Ladeinfrastruktur und der Fahrzeuge über das Zentrale Datenmonitoring (ZDM)¹.

Bei Bedarf erfolgt die Aufforderung zur einmaligen Aktualisierung der Projekt-Stammdaten.

Darüber hinaus werden die Zuwendungsempfänger verpflichtet, ggf. an späteren Befragungen (u.a. Nutzerbefragungen) teilzunehmen, die im Rahmen der Begleitforschung durchgeführt werden.

4. Ansprechpartner

Ansprechpartner für Fragen zur Förderrichtlinie beim Projektträger Jülich sind Fr. Sylke Mätzschker, Tel. 030/20199 3170 und Frau Dr. Anne Gerlitzke, Tel. 030/20199 3393. Email-Anfragen können an folgende Adresse gesendet werden: ptj-erg5-emob@fz-juelich.de.

¹ <https://www.now-gmbh.de/de/modellregionen-elektromobilitaet/begleitforschung>