

FAQ zum 2. Förderaufruf Nutzfahrzeuge sowie dem Sonderaufruf für Sonderfahrzeuge für das Förderprogramm *Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur* (KsNI)

Stand: 28.11.2023

nach 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) (Richtlinie KsNI)

In Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

Inhalt

1	Informationen zum 2. Förderaufruf und Sonderaufruf 06/2022	6
1.1	Wo stehen die neuen Antragsformulare zur Verfügung?	6
1.2	Welche Bearbeitungszeit wird für die Erstellung und Zusendung der Zuwendungsbescheide angestrebt?	6
1.3	Welche Fristen gelten für die Antragstellung?.....	6
1.4	Wie viele Förderaufrufe pro Jahr sind möglich und wann werden diese veröffentlicht?.....	6
1.5	Was passiert mit fehlerhaft eingereichten Anträgen?.....	6
1.6	Kann ich Nutzfahrzeuge neben dem Förderprogramm KsNI auch durch weitere Förderprogramme fördern lassen, z. B. mit der sog. BAFA-Prämie?	6
1.7	Unter welchen Voraussetzungen ist eine Finanzierung der Fördergegenstände (Nutzfahrzeuge/ Infrastruktur) denkbar?.....	7
1.8	Welche Bewilligungszeiträume gibt es und was passiert, wenn diese nicht eingehalten werden können?.....	8
1.9	Welche Voraussetzungen sind erforderlich, damit ein Fahrzeug förderfähig ist? (Zulassung, EG-Fahrzeugklasse, Mautpflicht).....	8
1.10	Werden Antriebsformen wie z.B. CNG, LNG oder der Wasserstoffverbrennungsmotor gefördert?.....	8
1.11	Werden weitere technologische Ansätze gefördert (wie Trailer oder Wechselbatterie)?.....	8
1.12	Gibt es bei den Förderaufrufen 2022 wieder eine Deckelung von 550.000 Euro bei der Förderung von 80 % der Mehrkosten bei schweren Nutzfahrzeugen mit Brennstoffzelle?.....	8
1.13	Beziehen sich die Kappungsgrenzen auf ein Fahrzeug oder auf die Gesamtanzahl der beantragten Fahrzeuge?	9
1.14	Welche Förderung kommt für mich in Betracht, wenn KsNI nicht passfähig ist?.....	9
2	Antragsbefugnis.....	10
2.1	Antragsberechtigte.....	10
2.1.1	Wer ist antragsberechtigt?.....	10
2.2	Sonderfragen Antragstellende	10
2.2.1	Können Miet- und Leasinggebende eine Fahrzeugförderung beantragen?	10
2.2.2	Wer stellt als Anstalt des öffentlichen Rechts bei z. B. bei einer Leasingkehrmaschine den Förderantrag? Die Kommune oder der Leasinggebenden, auch mit Blick auf das Vergaberecht und die Ausschreibung für die Beschaffung?	10
2.2.3	Kann der Hersteller des Förderungsgutes die Förderung beantragen, wenn beabsichtigt wird, das Wirtschaftsgut zu vermieten bzw. zu verleasen?	10
2.2.4	Wer stellt die Anträge: Händler oder Endkunden?	10
2.2.5	Muss eine Kommune einen Gesamtantrag stellen, oder kann jedes Amt für sich einen Antrag stellen?	11
2.2.6	Kann eine Kommune mehrere Anträge stellen bzw. ein verbundenes Unternehmen (Stadtwerke) und die Gebietskörperschaft selbst?.....	11

2.2.7	Ist eine Förderung von Nutzfahrzeugen auch für den Wasserverband der Stadt möglich, welcher ein Zweckverband ist?	11
2.2.8	Ist eine Antragstellung über Bevollmächtigte (wie z. B. Umrüster) möglich?	11
2.2.9	Sollen bei unterschiedlichen Antragstellenden für Fahrzeuge und deren Infrastruktur zwei separate Anträge gestellt werden, oder erfolgt eine Bewerbung als Konsortium?	11
3	Fördergegenstand	11
3.1	Fahrzeuge	11
3.1.1	Allgemeines	11
3.1.2	Anschaffung.....	13
3.1.3	Umrüstung.....	14
3.1.4	Antragsvoraussetzungen	15
3.1.5	Ermittlung der Investitionsmehrausgaben.....	16
3.1.6	Förderkriterien	16
3.2	Infrastruktur	17
3.2.2	Konnexität	18
3.2.3	Öffentlichkeit.....	19
3.2.4	Abgrenzung zwischen öffentlich versus nicht öffentlich zugängliche Infrastruktur im Sinne der KsNI-Förderung	19
3.2.5	Energiegewinnung.....	20
3.3	Miete und Leasing	22
3.3.1	Man muss Fördermittel vollständig über die Mietkonditionen an die Kunden weitergeben. Diese sind auf den Mietverträgen auszuweisen. Was bedeutet das? Wie verhält sich dies für Gebrauchtfahrzeuge?.....	22
3.3.2	Wie stelle ich einen Infrastrukturantrag kombiniert mit einem Leasingantrag für einen e-LKW? Was gebe ich bei der Förderung an?	22
3.3.3	Können Miet- oder Leasingverträge auch über 24 bzw. 48 Monate hinaus geschlossen werden? 22	
3.4	Machbarkeitsstudien.....	23
3.4.1	Welche Rahmenbedingungen gelten für die Antragstellung einer Machbarkeitsstudie (Inhalt, Zweckbindung, Kostenangaben)?	23
4	Änderung des Fördergegenstands im Zeitverlauf	23
4.1	Besteht die Möglichkeit vor Antragstellung ein Ausschreibungsverfahren zu beginnen, um z.B. die Kosten bereits ermitteln zu können?	23
4.2	Was passiert, wenn sich die Kosten für das Fahrzeug nach einer positiven Bewilligung ändern?	24
4.3	Kann von einer positiven Bewilligung des Antrages zurückgetreten werden?.....	24
4.4	Ist eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums möglich?	24

4.5	Dürfen Förderanträge im Rahmen des 2. Förderaufrufs gestellt werden, wenn ein Widerspruch gegen den Ablehnungsbescheid nach dem 1. Förderaufruf bislang nicht beantwortet wurde?.....	24
4.6	Kann auf eine Gesellschaft erneut eine Förderung beantragt werden, wenn bereits im 1. Förderaufruf ein Teil der Fahrzeuge positiv beschieden wurde?	24
4.7	Was passiert, wenn die angegebene Laufleistung über- bzw. unterschritten wird und muss eine Mindestlaufleistung angegeben werden?.....	25
4.8	Sind erhaltene Fördergelder im Falle von Diebstahl, Totalschaden oder Untergang des Nutzfahrzeugs zurückzuzahlen? Sollte aufgrund eines technischen Fortschritts die Vermietung/das Leasing nicht mehr möglich sein, droht dann auch die Rückerstattung der Förderung?	25
5	Auszahlung der Förderung	26
5.1	Wann wird die Förderung ausgezahlt?	26
6	Zuwendungshöhe	26
6.1	Wie hoch ist die Förderung der jeweiligen Fördergegenstände (Fahrzeuge, Infrastruktur und Machbarkeitsstudien)?	26
6.2	Nach wem richtet sich die maximale Zuwendungshöhe?.....	26
6.3	Gibt es eine Formatvorlage für den Finanzierungsplan?	26
7	Zweckbindungsfrist	27
7.1	Müssen die Fahrzeuge primär in Deutschland eingesetzt werden oder dürfen sie (auch/überwiegend) im EU/EWR-Raum im Einsatz sein?	27
7.2	Muss für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge der rein elektrische Anteil der Fahrleistung nachgewiesen werden? Wie ist dieser zu bestimmen?	27
8	Reporting und Monitoring.....	27
8.1	Können Informationen zur Förderquote, sowie zu den positiv beschiedenen Branchen, den Unternehmensgrößen, etc. des Förderaufrufs eingesehen werden?.....	27
8.2	Welche Daten werden im Rahmen des jährlichen Reportings der Fördermittelempfänger erhoben?	27
8.3	Wie können sich verschiedene Akteure einbringen, um die Förderlandschaft mitzugestalten?.....	27
9	Fahrzeugdatenbank.....	28
9.1	Gibt es auch eine Datenbank über verfügbare H2-Tankinfrastruktur analog zu den Fahrzeugen?	28
10	Kontakt	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Kappungsgrenzen.....	9
Tabelle 2: Förderfähige Komponenten im Fördergegenstand Infrastruktur Stand Juni 2022.....	18

1 Informationen zum 2. Förderaufruf und Sonderaufruf 06/2022

Diese FAQs und weitere Informationen zum Förderprogramm KsNI befinden sich auf der Internetseite des BALM ([Link](#)) sowie der NOW GmbH ([Link](#)).

1.1 Wo stehen die neuen Antragsformulare zur Verfügung?

Die Antragsformulare stehen auf der Webseite des BALM zur Verfügung ([Link](#)).

1.2 Welche Bearbeitungszeit wird für die Erstellung und Zusendung der Zuwendungsbescheide angestrebt?

Eine konkrete Zeitangabe ist nicht möglich. Das BALM strebt eine zügige Antragsbearbeitung an. Die Dauer der Antragsbearbeitung wird beeinflusst z. B. durch die Anzahl der zu bearbeitenden Anträge bzw. deren Komplexität sowie das etwaige Erfordernis, Unterlagen bei der antragstellenden Person zur Plausibilisierung des Antrags nachzufordern.

1.3 Welche Fristen gelten für die Antragstellung?

Eine Antragstellung im 2. Förderaufruf und 1. Sonderaufruf für Sonderfahrzeuge war bis zum 24.08.2022 möglich.

1.4 Wie viele Förderaufrufe pro Jahr sind möglich und wann werden diese veröffentlicht?

Gemäß Nummer 8.1.3.2 Satz 2 der KsNI Förderrichtlinie sind kalenderjährlich maximal vier Förderaufrufe vorgesehen. Der Bund hat ein starkes Interesse daran, mit verschiedenen Förderaufrufen möglichst vielen Interessierten die Möglichkeit zu geben, sich am Förderprogramm KsNI zu beteiligen und so den Markthochlauf von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur bestmöglich zu steigern. Vor diesem Hintergrund wird die Veröffentlichung mehrerer Förderaufrufe pro Kalenderjahrangestrebt.

1.5 Was passiert mit fehlerhaft eingereichten Anträgen?

Anträge, die die formalen Antragsvoraussetzungen nicht erfüllen, werden abgelehnt.

1.6 Kann ich Nutzfahrzeuge neben dem Förderprogramm KsNI auch durch weitere Förderprogramme fördern lassen, z. B. mit der sog. BAFA-Prämie?

Die nach der Richtlinie KsNI gewährte Zuwendung darf nicht mit anderen staatlichen Zuwendungen für denselben Fördergegenstand, wie z.B. der BAFA-Prämie, dem Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie oder dem Förderprogramm "Sozial & Mobil", kumuliert werden.

Keine verbotene Kumulierung liegt im Regelfall vor, wenn sich die andere staatliche Zuwendung auf unterschiedliche bestimmbar zuwendungsfähige Ausgaben bezieht, wie z.B. Investitionen in Anlagen für die Wasserstoffherzeugung, gefördert werden.

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

anzuzeigen. Zur Vermeidung von unnötigen Aufwänden der Bewilligungsbehörden wird darum gebeten, auf eine doppelte Antragstellung zur Förderung desselben Fördergegenstandes zu verzichten.

1.7 Unter welchen Voraussetzungen ist eine Finanzierung der Fördergegenstände (Nutzfahrzeuge/ Infrastruktur) denkbar?

Nach der Förderrichtlinie KsNI ist Voraussetzung jeder Förderung, dass die antragstellende Person im Bewilligungszeitraum Ausgaben für die Anschaffung von zuwendungsfähigen Fahrzeugen oder zuwendungsfähiger Infrastruktur hat.

Der Gegenstand muss dann während der Zweckbindungsfrist nach den Vorgaben des Zuwendungsbescheids eingesetzt werden. Die zuwendungsempfangende Person ist dafür verantwortlich. Ist dies nicht der Fall, (z.B., weil der Gegenstand veräußert wird), erfolgt im Regelfall eine (anteilige) Rückforderung der Zuwendung.

Die von der zuwendungsempfangenden Person genutzten Finanzierungsmodelle stehen den Merkmalen „Ausgaben für die Anschaffung im Bewilligungszeitraum“ grundsätzlich nicht entgegen. Entscheidend ist, dass die Ausgaben für den Fördergegenstand letztlich nachweislich durch die zuwendungsempfangende Person im Bewilligungszeitraum getätigt werden. Werden von der zuwendungsempfangenden Person die im Verwendungsnachweisverfahren erforderlichen Nachweise erbracht, wird vermutet, dass die Ausgaben zur Anschaffung bei der zuwendungsempfangenden Person angefallen sind.

Eine „Anschaffung“ liegt auch bei Übertragung des Fördergegenstands ausschließlich zur Absicherung der Finanzierung der Anschaffung vor. Insbesondere sieht die Bewilligungsbehörde darin keine förderschädliche Veräußerung im Rahmen der Zweckbindungsfrist gem. Nr. 6 der Förderrichtlinie.

Entscheidend ist hier,

1. dass der Fördergegenstand nach den Vorgaben im Zuwendungsbescheid genutzt wird und bspw. die Sicherungsabrede hierüber keine Beeinträchtigung zu Lasten der zuwendungsempfangenden Person enthält, und
2. dass der Rückerwerb des umfassenden Eigentums am Zuwendungsgegenstand vom Sicherungsnehmenden einseitig durch die zuwendungsempfangende Person herbeigeführt werden kann.

Merke: Förderfähig sind nach den allgemeinen zuwendungsrechtlichen Grundsätzen in jedem Fall nur solche Ausgaben, die bei der zuwendungsempfangenden Person während des Bewilligungszeitraums anfallen. Ausgaben, die außerhalb des Bewilligungszeitraums angefallen sind, können bei der Auszahlung der Förderung nicht mehr berücksichtigt werden. Der Bewilligungszeitraum ist der Zeitraum, für den die Fördermittel zur zweckentsprechenden Verwendung bereitgestellt werden. Er wird von der Bewilligungsbehörde für den Fördergegenstand Nutzfahrzeuge auf zwölf, für Infrastruktur auf 24 und für Machbarkeitsstudien auf sechs Monate jeweils ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides festgelegt. Innerhalb dieses Zeitraums muss die zuwendungsempfangende Person die geförderte Maßnahme durchführen. Danach sind auch Modelle, die einen gestreckten Eigentumserwerb an dem Fördergegenstand vorsehen, zulässig. Ausgaben für die Kosten der Finanzierung sind nicht zuwendungsfähig.

Hinweis Zuwendungsforderung als Sicherheit: Die Bewilligungsbehörde kann auf Antrag die Abtretung der Zuwendungsforderung im Einzelfall zulassen, sofern diese der Finanzierung der

förderfähigen Ausgaben des Fördergegenstandes dient und eine Realisierung des Vorhabens ansonsten nicht möglich wäre.

1.8 Welche Bewilligungszeiträume gibt es und was passiert, wenn diese nicht eingehalten werden können?

Die Förderrichtlinie KsNI zielt darauf ab, die Fördermittel zeitnah auszuzahlen. Der Bewilligungszeitraum wurde vor diesem Hintergrund festgelegt und beträgt für

- Nutzfahrzeuge 12 Monate,
- Lade- und Tankinfrastruktur 24 Monate und für
- Machbarkeitsstudien 6 Monate

nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids.

Der Bewilligungszeitraum und/oder die Frist zur Vorlage des Verwendungsnachweises Teil I kann in begründeten Fällen ausnahmsweise auf Antrag verlängert werden. Hierzu ist der Vordruck *Änderungsmitteilung* mit den entsprechenden Angaben auszufüllen, mit einer Begründung zu versehen und über das eService-Portal hochzuladen.

1.9 Welche Voraussetzungen sind erforderlich, damit ein Fahrzeug förderfähig ist? (Zulassung, EG-Fahrzeugklasse, Mautpflicht)

Das Fahrzeug muss

1. in Deutschland und im Regelfall in der EG-Fahrzeugklasse N1-N3 zugelassen sein und
2. für die Dauer der Zweckbindungsfrist von vier Jahren eine Straßenzulassung besitzen.
Auf eine Mautpflicht des Fahrzeugs kommt es insbesondere nicht an.

1.10 Werden Antriebsformen wie z.B. CNG, LNG oder der Wasserstoffverbrennungsmotor gefördert?

Nein, diese Antriebsformen sind nicht förderfähig. Förderfähige Nutzfahrzeuge ergeben sich ausschließlich aus Nr. 2 der Förderrichtlinie KsNI *Gegenstand der Förderung* ([Link](#)).

1.11 Werden weitere technologische Ansätze gefördert (wie Trailer oder Wechselbatterie)?

Nein, die Förderung intelligenter Trailertechnologien ist nicht Gegenstand der Förderrichtlinie KsNI.

1.12 Gibt es bei den Förderaufrufen 2022 wieder eine Deckelung von 550.000 Euro bei der Förderung von 80 % der Mehrkosten bei schweren Nutzfahrzeugen mit Brennstoffzelle?

Ja, die Kappungsgrenzen sind identisch zum 1. Förderaufruf, wie in *Tabelle 1* dargestellt:

Tabelle 1: Übersicht der Kappungsgrenzen

EG-Fahrzeug-klasse und -zGG	Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für Neufahrzeuge				Kappungsgrenzen je Antriebstechnologie für umgerüstete Diesel-Fahrzeuge (Umrüstung)	
	Batterie*	Brennstoffzelle**	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 Nr. 2 EMOG

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

*** gilt nur für Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeuge (OL-Verbrenner) gemäß § 2 Nr. 3 EMOG, Hybridisierung mit Batterie bzw. Brennstoffzelle gilt als reines Batterieelektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeug

1.13 Beziehen sich die Kappungsgrenzen auf ein Fahrzeug oder auf die Gesamtanzahl der beantragten Fahrzeuge?

Die Kappungsgrenzen beziehen sich auf die maximal förderfähigen Investitionsmehrausgaben je beantragtem Nutzfahrzeug. Die Investitionsmehrausgaben werden, wenn sie die hierfür vorgesehene Kappungsgrenze überschreiten, auf den Betrag der Kappungsgrenze heruntergesetzt. Hiervon werden 80 % (bei der Machbarkeitsstudie 50 %) gefördert.

Berechnungsbeispiel: Fahrzeugart:

- Nutzfahrzeug; EG-Fahrzeugklasse N3; zulässiges Gesamtgewicht in Höhe von 27 t; Antriebsart: Brennstoffzelle.
- Investitionsmehrausgaben lt. Angaben im Antrag: 515.000,00 Euro (Netto)

Hier erfolgt eine Reduktion auf die Kappungsgrenze (max. förderfähige Investitions-Mehrausgaben): 500.000,00 Euro (Netto)

Die Höhe des Zuschusses (Zuwendungssumme) berechnet sich wie folgt: 500.000,00 Euro (Netto) x 80 % = 400.000,00 Euro.

1.14 Welche Förderung kommt für mich in Betracht, wenn KsNI nicht passfähig ist?

Für weitere von der NOW GmbH koordinierte Förderprogramme empfehlen wir Ihnen den Förderfinder ([Link](#)).

2 Antragsbefugnis

2.1 Antragsberechtigte

2.1.1 Wer ist antragsberechtigt?

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.

Nicht antragsberechtigt sind Unternehmen,

- über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist oder gegen die eine Zwangsvollstreckung eingeleitet oder betrieben wird;
- die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Ist die antragstellende Person 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;
- die sich nach Ziffer 2.2 Rn. 20 der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) in Schwierigkeiten befinden;
- welche einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind.

2.2 Sonderfragen Antragstellende

2.2.1 Können Miet- und Leasinggebende eine Fahrzeugförderung beantragen?

Ja, diese können gem. Nr. 3.2 der Förderrichtlinie KsNI Fahrzeuge beantragen.

2.2.2 Wer stellt als Anstalt des öffentlichen Rechts bei z. B. bei einer Leasingkehrmaschine den Förderantrag? Die Kommune oder der Leasinggebenden, auch mit Blick auf das Vergaberecht und die Ausschreibung für die Beschaffung?

Die Leasinggebende Person stellt den Antrag (vgl. Nr. 2.1 der Förderrichtlinie).

2.2.3 Kann der Hersteller des Förderungsgutes die Förderung beantragen, wenn beabsichtigt wird, das Wirtschaftsgut zu vermieten bzw. zu verleasen?

Im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI sind Miet- bzw. Leasingunternehmen antragsberechtigt. Falls das beantragte Fahrzeug und/oder die Infrastruktur vermietet oder verleast werden soll, muss das Miet- bzw. das Leasingunternehmen der Förderantrag stellen.

2.2.4 Wer stellt die Anträge: Händler oder Endkunden?

Grundsätzlich muss der/die Endnutzende oder der/die Leasinggebende den Antrag auf Förderung selbst über das eService-Portal einreichen.

2.2.5 Muss eine Kommune einen Gesamtantrag stellen, oder kann jedes Amt für sich einen Antrag stellen?

Ämter sind als Anstalten des öffentlichen Rechts nur dann antragsberechtigt, wenn sie eine Rechtspersönlichkeit besitzen.

2.2.6 Kann eine Kommune mehrere Anträge stellen bzw. ein verbundenes Unternehmen (Stadtwerke) und die Gebietskörperschaft selbst?

Ja, diese Konstellationen sind unter Beachtung von Nr. 3.1 der Förderrichtlinie KsNI möglich. Eine Übersicht der Antragsberechtigten finden Sie im Abschnitt *Antragsberechtigte* dieser FAQ.

2.2.7 Ist eine Förderung von Nutzfahrzeugen auch für den Wasserverband der Stadt möglich, welcher ein Zweckverband ist?

Ja, eine Förderung für Zweckverbände als Körperschaften des öffentlichen Rechts ist auch möglich (vgl. Nr. 3.1 der Förderrichtlinie).

2.2.8 Ist eine Antragstellung über Bevollmächtigte (wie z. B. Umrüster) möglich?

Ja, es besteht die Möglichkeit, sich durch eine bevollmächtigte dritte Person im Antragsverfahren vertreten zu lassen. Hierfür ist eine Vollmacht seitens der antragstellenden Person erforderlich. Die Antragsformulare sehen die Möglichkeit entsprechender Angaben für den Fall einer vertretungsweisen Antragstellung vor. So kann bspw. der Leasinggebende die Förderung für das Fahrzeug in Vertretung des Leasingnehmenden beantragen. Achtung: Beantragt der Leasinggebende die Förderung und reicht diese richtliniengemäß an den Leasingnehmenden weiter, liegt kein Vertretungsfall vor.

2.2.9 Sollen bei unterschiedlichen Antragstellenden für Fahrzeuge und deren Infrastruktur zwei separate Anträge gestellt werden, oder erfolgt eine Bewerbung als Konsortium?

Es sind separate Anträge für die Fördergegenstände „Nutzfahrzeug“ und „Infrastruktur“ zu stellen und eine Antragstellung als Konsortium ist somit nicht möglich. Der Infrastrukturantrag muss aufgrund der Konnexität die geförderten bzw. zu fördernden Nutzfahrzeuge in Bezug nehmen. Lesen Sie hierzu auch bitte die ergänzenden Informationen zu *Konnextität im Förderprogramm* ([Link](#)).

3 Fördergegenstand

3.1 Fahrzeuge

3.1.1 Allgemeines

3.1.1.1 Wie ist ein Nutzfahrzeug laut dem Förderaufruf definiert?

Nutzfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge der im Regelfall EG-Fahrzeugklasse N¹ 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;

¹ Für Ausnahmeregelung s. FAQ Nr. 3.6.1.4.

- 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.

Eine Förderung erfolgt im Regelfall nur, wenn die Fahrzeuge in der EG-Fahrzeugklasse N zugelassen sind. Dies ist der Bewilligungsbehörde gemäß Nr. 8.3.1 Buchstabe b) der Förderrichtlinie KsNI nachzuweisen. Die geförderten Fahrzeuge müssen grundsätzlich nach Nr. 5 Verkehrsblattverlautbarung (VkB. Nr. 83, Heft 14-2023) in einer EG-Fahrzeugklasse zugelassen werden. Hiervon abweichend ist eine Zulassung in einer nationalen Kennung nach Nr. 3 Verkehrsblattverlautbarung (VkB. Nr. 177, Heft 24-2019) möglich, muss jedoch schriftlich begründet werden.

3.1.1.2 Wie ist ein Sonderfahrzeug laut dem Förderaufruf definiert?

Die Definition für Sonderfahrzeuge können Sie Nr. 3 des Sonderaufrufs entnehmen ([Link](#)). Beispiele für Sonderfahrzeuge sind Einsatzfahrzeuge, wie bei der Feuerwehr oder beim Rettungsdienst, Krankenwagen, Müllsammelfahrzeuge, Kehrfahrzeuge, Wechselbrückenhubwagen, Kipper und Zementmischer.

3.1.1.3 Wie wird ein Vergleichsfahrzeug definiert?

Als Grundlage für die Berechnung des Zuschusses für den Fördergegenstand KsN gelten die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben bei der Beschaffung eines Nutzfahrzeugs mit alternativem Antrieb gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug mit konventionellem Antrieb. Zum Zweck der Festlegung dieser Investitionsmehrausgaben ist dem Antrag auf Fahrzeugförderung ein Angebot über die Anschaffung eines konventionell angetriebenen Referenzfahrzeugs mit vergleichbaren Fahrzeugmerkmalen beizufügen. Die Auswahl des konventionellen Vergleichsfahrzeugs soll anhand geeigneter Kriterien erfolgen und muss der spezifischen Fahrzeugkonfiguration entsprechen. Die Auswahl des adäquaten Referenzfahrzeugs soll nach bestem Wissen erfolgen, obliegt im Einzelfall dem jeweiligen Händler und wird durch diesen per Eigenerklärung bestätigt. Die Plausibilität der Auswahl des konventionellen Referenzfahrzeugs wird durch die Bewilligungsbehörde in Stichproben überprüft.

3.1.1.4 Werden Nutzfahrzeuge gefördert, die ggf. im Rahmen der Forschung und Entwicklung weiterentwickelt werden?

Auf Grundlage der KsNI werden Machbarkeitsstudien über F&E-Förderung und bereits zugelassene Nutzfahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben über eine Investitionsförderung gefördert. Prototypen, sowie Fahrzeuge ohne Straßenzulassung, welche im Rahmen von F&E-Zwecken eingesetzt werden, sind nicht förderfähig. Bitte beachten Sie zudem, dass eine über KsNI hinausgehende gleichzeitige Inanspruchnahme von mehreren Förderungen für denselben Fördergegenstand wegen des beihilferechtlichen Kumulierungsverbots nicht zulässig ist. Die Fahrzeuge dürfen somit innerhalb der Zweckbindungsfrist auch nicht im Rahmen von F&E-Projekten eingesetzt oder umfunktioniert werden, welche bereits andere Förderungen erhalten oder erhalten sollen.

3.1.2 Anschaffung

3.1.2.1 Sind im Antrag die Brutto-/oder Nettopreise anzugeben (insb. bei kommunalen Eigenbetrieben)?

Beide Angaben sind anzugeben und entsprechend zu kennzeichnen. Ob die im Antrag aufgeführten Ausgaben Netto- oder Bruttowerte darstellen, ist gesondert anzugeben. Ist die antragstellende Person vorsteuerabzugsberechtigt, sind Nettopreise anzugeben.

3.1.2.2 Ist für jedes Fahrzeug ein Angebot plus Vergleichsfahrzeug vorzulegen oder gilt dies ausschließlich für Umrüstkfahrzeuge?

Jedes Fahrzeug, für das Förderung beantragt wird, muss einzeln in der hierfür vorgesehenen Anlage eingetragen werden. Bei ausstattungs- und baugleichen Fahrzeugen genügt es, zu diesen Fahrzeugen jeweils Sammelangebote einzureichen. Sind die Fahrzeuge nicht ausstattungs- und baugleich, muss pro Fahrzeug ein Angebot eingereicht werden.

3.1.2.3 Müssen die Angebote unterschrieben sein?

Die antragstellende Person muss die in Anlage 2 zum Antrag KsN angegebenen Daten zum Vergleichsfahrzeug per Unterschrift bestätigen. Die Angebote selbst müssen nicht zwingend unterschrieben sein. Die Auswahl des adäquaten Referenzfahrzeugs soll nach bestem Wissen erfolgen, obliegt im Einzelfall dem jeweiligen Händler und wird durch diesen per Eigenerklärung bestätigt.

3.1.2.4 Ist die Anschaffung von Nutzfahrzeugen/Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur auf Grundlage eines bestehenden Rahmenvertrages zulässig?

Die Förderbedingungen der KsNI-Richtlinie sehen vor, dass zuwendungsempfangende Personen Aufträge zur Umsetzung des geförderten Vorhabens nur an fachkundige und leistungsstarke Anbietende nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen vergeben dürfen. Soweit möglich, sind dazu mindestens drei Angebote vor Vertragsabschluss einzuholen.

Bei der Anschaffung von förderfähigen KsNI-Gegenständen auf Grundlage eines bereits bei Antragstellung bestehenden Rahmenvertrages wird das Einholen von drei Vergleichsangeboten ausnahmsweise als nicht zweckmäßig vermutet.

Im Zusammenhang mit der Anschaffung von Gegenständen auf der Grundlage von Rahmenverträgen ist das Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns zu bedenken. Das Auslösen einer verbindlichen Bestellung eines Fördergegenstands aus einem Rahmenvertrag darf nicht vor Bewilligung erfolgen, s. Nr. 4 der Richtlinie KsNI. Bei einem Verstoß gegen das Verbot ist eine Förderung ausgeschlossen.

3.1.2.5 Wie alt dürfen die Kostenvoranschläge der Fahrzeuge sein?

Aus dem eingeholten Angebot muss ersichtlich sein, dass es anlässlich der Antragstellung eingeholt worden ist. Die Einholung eines möglichst aktuellen Preisangebots wird außerdem empfohlen, um das Risiko von Preisschwankungen zu Lasten der antragstellenden Person zu reduzieren.

3.1.2.6 Können wir uns als Autohaus für die Beantragung selbst Vergleichsangebote ausstellen lassen?

Autohäuser als Antragsstellende können sich selbst Vergleichsangebote ausstellen lassen, soweit diese die Vergleichsfahrzeuge veräußern. Neben Vergleichsangeboten werden in diesen Fällen auch Fahrzeugkonfigurationen akzeptiert.

3.1.2.7 Sind indikative Angebote / nicht bindende Angebote bei Antragstellung für die Förderung von Ladeinfrastruktur ausreichend?

Ja, unverbindliche Angebote für ein vergleichbares Nutzfahrzeug sind ausreichend. Diese dürfen bei Antragstellung nicht älter als drei Monate sein.

3.1.3 Umrüstung

Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Merkblatt für Umrüstung ([Link](#)).

3.1.3.1 Unter welchen Voraussetzungen ist eine Förderung von umgerüsteten Dieselfahrzeugen möglich? Welche Konstellationen sind möglich?

Im Rahmen des Förderprogramms KsNI wird die Umrüstung von bestehenden und sich bereits bei Antragstellung im Eigentum der antragstellenden Person befindlichen Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 auf Elektroantrieb im Sinne des § 2 Nr. 2 und 4 des EMoG sowie die Anschaffung von umgerüsteten Neufahrzeugen gefördert.

Dies beinhaltet die Umrüstung auf reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge.

Dabei sind zwei Fallkonstellationen möglich:

1. Anschaffung eines bereits umgerüsteten Neufahrzeugs (nach Nr. 2.1 der Förderrichtlinie KsNI)

Ist das erworbene Nutzfahrzeug bereits auf eine klimaschonende Antriebsart umgerüstet, gilt dies als Anschaffung eines Nutzfahrzeugs gemäß Nr. 2.1 der Förderrichtlinie KsNI (s. Beispiel 3a). Vertragliche Verpflichtungen für den Erwerb eines umgerüsteten Diesel-Fahrzeugs dürfen nicht vor Erhalt des Zuwendungsbescheids eingegangen werden. Die erstmalige verkehrsrechtliche Zulassung des Nutzfahrzeugs darf nach Nr. 2.5 der Förderrichtlinie KsNI bereits vor Antragstellung erfolgt sein. Die verkehrsrechtliche Zulassung auf die antragstellende Person darf – außer bei der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen – erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheides erfolgen. Die Umrüstung des Diesel-Fahrzeugs darf nicht bereits gefördert worden sein. Als Neufahrzeuge gelten nach 2.4 der Förderrichtlinie KsNI hierbei auch Nutzfahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung auf den Hersteller bzw. den Händler und einer maximalen Laufleistung von 10.000 km

2. Umrüstung eines Bestandsfahrzeugs mit konventionellem Antrieb (nach Nr. 2.3 der Förderrichtlinie KsNI)

Weiterhin kann die Umrüstung eines Bestandsfahrzeugs mit konventionellem Antrieb auf einen Elektroantrieb i.S.v. § 2 Nr. 2 und 4 EMoG gefördert werden. Dafür ist erforderlich, dass die antragstellende Person zum Zeitpunkt der Antragstellung bereits Eigentümer/in eines Nutzfahrzeugs mit konventionellem Antrieb ist und es nach Antragstellung und Erhalt des Zuwendungsbescheides umrüsten lässt (s. Beispiel 3b).

Die Anschaffung eines Dieselfahrzeugs nach Antragstellung mit dem Ziel der Umrüstung (Eigentumserwerb am Dieselfahrzeug nach Antragstellung) ist nicht förderfähig. In diesem Fall würde man mit den Fördermitteln zunächst ein Dieselfahrzeug anschaffen, was nicht im Sinne der Förderrichtlinie KsNI ist.

3.1.3.2 Ein Unternehmen lässt ein neues Nutzfahrzeug (weniger als 10.000 km und Zulassung auf den/die Halter/in) mit Dieselmotor auf Brennstoffzellenantrieb umrüsten. Gilt das dann als Neufahrzeug nach Förderrichtlinie 5.b mit entsprechender Förderhöhe? Welche Anlage (3a, b oder c) ist dann aufzufüllen?

Die Fallkonstellation 3c des 1. Förderaufrufs ist ab dem 2. Förderaufruf und Sonderaufruf 06/2022 nicht mehr förderfähig. Ausschlaggebend sind die Eigentumsverhältnisse zum Zeitpunkt der Antragstellung. Befindet sich das konventionell betriebene Nutzfahrzeug bereits im Eigentum der antragstellenden Person und wird nach der Antragstellung umgerüstet, handelt es sich um Fallkonstellation 3b.

3.1.3.3 Gilt die Kappungsgrenze für Neufahrzeuge, wenn ein Kunde sein im Zeitpunkt der Antragstellung eigenes auf ihn zugelassenes Fahrzeug mit weniger als 10.000 km Laufleistung umrüsten lässt?

Ja, auch in dieser Konstellation gelten die zuvor angegebenen Kappungsgrenzen.

3.1.3.4 Bei der Elektrifizierung von gebrauchten Benzin-/Diesel-N2-Fahrzeugen: Muss das Fahrzeug bereits "ab Werk" N2 sein oder kann auch ein N1-Fahrzeug als Basis genutzt werden, wenn es vor der Elektrifizierung auf N2 umgerüstet wurde?

Das konventionell betriebene Fahrzeug muss bereits vor der Umrüstung der EG-Fahrzeugklasse N2 zugeordnet sein. 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.

3.1.3.5 Wenn bei Umrüstung ein höherqualifizierter Führerschein notwendig ist, können die Weiterbildungskosten auch im Antrag mit beantragt werden?

Führerschein- bzw. Weiterbildungskosten sind im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI nicht förderfähig.

3.1.4 Antragsvoraussetzungen

3.1.4.1 Nutzfahrzeuge mit einer vergleichsweise geringen Laufleistung, welche überwiegend in Innenstadtbereichen tätig sind, wie z.B. Getränketransporter, kommen auf eine sehr geringe Laufleistung (ähnlich wie bei Müllsammel-Fahrzeugen). Gibt es hier eine Sonderbetrachtung?

Getränke-transporter zählen zu den Nutzfahrzeugen und nicht zu den Sonderfahrzeugen im Sinne der Definition des KsNI Sonderaufrufs (siehe 3.1 Fahrzeuge). Eine Sonderbetrachtung für Fahrzeuge mit geringer Laufleistung ist nicht vorgesehen. Sofern das Fahrzeug ein Sonderfahrzeug darstellt, ist es im Sonderaufruf zu beantragen, in dem ein eigenes Mindestambitionsniveau berechnet wird.

3.1.5 Ermittlung der Investitionsmehrausgaben

3.1.5.1 Wie werden die Investitionsmehrausgaben ermittelt?

Vom Angebotspreis des anzuschaffenden Nutzfahrzeugs mit alternativem Antrieb wird der Preis des Vergleichsfahrzeugs mit konventionellem Antrieb abgezogen. Das Ergebnis sind die Investitionsmehrausgaben. Von diesen Mehrausgaben werden bis zu 80 % durch das BALM gefördert. Dabei sind ggf. noch die Kappungsgrenzen zu berücksichtigen.

3.1.6 Förderkriterien

3.1.6.1 Wie gestaltet sich das wettbewerbliche Verfahren der eingehenden Anträge?

Die **Anträge** auf Fahrzeugförderung stehen unmittelbar im Wettbewerb zueinander. Die Wettbewerbsbedingungen sind im Vorhinein des jeweiligen Förderaufrufs festgelegt und für alle Antragstellenden gleich. Ziel des wettbewerblichen Verfahrens ist die Identifikation derjenigen **Anträge**, die im Vergleich zu den anderen Anträgen den größten Beitrag zur Erreichung der Umwelt- und Energieziele mit der geringsten Zuwendung leisten können. Das Obsiegen im Wettbewerb rechtfertigt beihilferechtlich eine Förderintensität von insb. 80 %. Das wettbewerbliche Verfahren funktioniert in zwei Schritten:

1. Priorisierung

Die Reihung der Anträge basiert auf dem Ergebnis einer **antragspezifischen** Berechnung der erwarteten jährlichen **CO₂-Einsparung je investiertem Fördereuro** (eingesparte kg CO₂/€). Die ökonomischen und ökologischen Kriterien für die Berechnung der erwarteten jährlichen CO₂-Einsparung werden in einer Formel (sog. Priorisierungsformel) gebündelt.

Bestandteile der Priorisierungsformel sind:

- die **Investitionsmehrausgaben je beantragtes Fahrzeug** im Vergleich zu einem konventionell angetriebenen Vergleichsfahrzeug,
- die **erwartete elektrische Jahresfahrleistung** des beantragten Fahrzeugs,
- der **Kraftstoffverbrauch** des konventionellen Vergleichsfahrzeugs,
- **der CO₂-Ausstoß je Liter Diesel**,
- die **Antriebsart** des beantragten Fahrzeugs.

2. Mindestambitionsniveau (MAN)

Die unterhalb des Mindestambitionsniveaus liegenden **Anträge** werden von der Förderung ausgeschlossen. Unterhalb des MAN liegen **Anträge**, deren konkrete individuelle CO₂-Einsparungsquote pro Fördereuro (Ergebnis aus der Berechnung der Priorisierungsformel) unterhalb von aktuell 50 % des durchschnittlichen CO₂-Minderungspotenzials pro Fördereuro im jeweiligen Förderaufruf liegt.

3.1.6.2 Welche Gewichtsklassen werden bei der Bewertung unterschieden?

Es werden die EG-Fahrzeugklassen N1 bis N3 berücksichtigt. Die Gewichtsklasse innerhalb der jeweiligen EG-Fahrzeugklasse beeinflusst die Kappungsgrenze (vgl. Nr. 8 2. Förderaufruf und Sonderaufruf 06/2022). Das zulässige Gesamtgewicht des beantragten Fahrzeugs ist ein Faktor in der Priorisierung.

3.1.6.3 Welche Kriterien werden für die Bewertung und Priorisierung der Sonderfahrzeuge herangezogen?

Die Bewertung der Sonderfahrzeuge wird analog zur Bewertung der Nutzfahrzeuge im 2. Förderaufruf vorgenommen.

3.1.6.4 Wie bewerten Sie Sonderfahrzeuge für den Rangierverkehr, die technisch der Fahrzeugklasse N3 entsprechen, jedoch nach StVZO als Sonderfahrzeuge zugelassen werden (maximale Geschwindigkeit < 40 km/h, kurze Distanzen zwischen Logistikstandorten)?

Die geförderten Fahrzeuge müssen grundsätzlich nach Nr. 5 Verkehrsblattverlautbarung (VkBl. Nr. 83, Heft 14-2023) in einer EG-Fahrzeugklasse zugelassen werden. Hiervon abweichend ist eine Zulassung in einer nationalen Kennung nach Nr. 3 Verkehrsblattverlautbarung (VkBl. Nr. 177, Heft 24-2019) möglich, muss jedoch schriftlich begründet werden.

3.1.6.5 Werden die Anträge nach Einreichungsdatum priorisiert?

Nein, die Bewertung der eingehenden Anträge erfolgt nach dem in Kapitel 3.1.6, Frage 1 beschriebenen Verfahren. Eine Priorisierung kann erst erfolgen, wenn alle Anträge vollständig eingereicht wurden. Somit startet die Priorisierung erst nach Beendigung der Einreichungsfrist. Die Priorisierung der Infrastrukturträge richtet sich nach der Priorisierungsreihenfolge der Anträge für die Fahrzeuge.

3.2 Infrastruktur

Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Merkblatt für Infrastruktur ([Link](#)).

3.2.1.1 Werden Fahrzeuge und Infrastruktur zusammen gefördert?

Tank- und Ladeinfrastruktur ist ausschließlich im Zusammenhang mit einer im Rahmen des 2. oder des 1. Förderaufrufs beantragten Fahrzeugförderung zuwendungsfähig. Sollte die antragstellende Person bereits mit dem 1. Förderaufruf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und bewilligt bekommen haben, kann diese im Rahmen dieses Förderaufrufs auch ohne einen erneuten Antrag für Nutzfahrzeuge die betriebliche Tank- und Ladeinfrastruktur beantragen.

3.2.1.2 Kann bereits ein Antrag auf Förderung von Infrastruktur gestellt werden, wenn diese auf einem Grundstück erbaut werden soll, das noch von der antragstellenden Person erworben werden soll, aber voraussichtlich innerhalb des Bewilligungszeitraums erworben wird?

Ja, dies ist möglich, soweit die zuwendungsempfangende Person in der Lage ist, innerhalb der Frist von 24 Monaten die erstmalige Inbetriebnahme nachzuweisen (vgl. Nr. 8.3.2 der Förderrichtlinie). Das Grundstück muss nicht im Eigentum der zuwendungsempfangenden Person stehen. Soll die beantragte Infrastruktur auf einem fremden Grundstück installiert werden, ist erforderlich, dass der/die Grundstückseigentümer/in der antragstellenden Person während der gesamten Zweckbindungsfrist im Sinne von Nummer 6 der Förderrichtlinie KsNI ein Nutzungsrecht am Grundstück einräumt, um den uneingeschränkten Zugang der antragstellenden Person zur Infrastruktur sicherzustellen. Der Bewilligungsbehörde sind geeignete Nachweise (Verträge, schriftliche Vereinbarungen) auf Anforderung vorzulegen.

3.2.1.3 Welche Komponenten der Infrastruktur werden gefördert und in welcher Höhe?

In folgender Tabelle sind die förderfähigen Ausgaben der Infrastruktur Stand Juni 2022 dargestellt. Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur sind 80 % der projektbezogenen Gesamtausgaben förderfähig.

Tabelle 2: Förderfähige Komponenten im Fördergegenstand Infrastruktur Stand Juni 2022.

	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, Transformatoren, Übergabestation sowie Pufferspeicher

3.2.1.4 Was sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben für Infrastruktur? Beinhaltet dies auch H2-Produktionsanlagen wie z.B. ein Elektrolyseur zur H2-Herstellung?

H2-Produktionsanlagen sind nicht förderfähig. Eine tabellarische Übersicht der förderfähigen Ausgaben des Fördergegenstands Infrastruktur finden Sie in *Tabelle 2*.

3.2.1.5 Können zusätzlich zu Infrastruktur für Nutzfahrzeuge auch Ladesäulen für PKW der Mitarbeitenden gefördert werden?

Mit der Förderrichtlinie KsNI ist ausschließlich Infrastruktur für den Betrieb der KsNI-geförderten Nutzfahrzeuge förderfähig. Bei Ladestationen für Fahrzeuge der Mitarbeitenden dürfte diese Konnexität zwischen dem Fahrzeug und der Infrastruktur im Regelfall nicht gegeben sein.

3.2.2 Konnexität

Beachten Sie zum Thema Konnexität den ergänzenden Hinweis auf der Webseite des BALM ([Link](#)).

3.2.2.1 Ist eine H2-Tankstelle förderfähig, wenn sich durch Leasing kein Fahrzeug im Eigentum der antragstellenden Person befinden wird?

Eine Förderung ist nicht ausgeschlossen. Denn allein auf das Eigentum am Fahrzeug kommt es für die Bewertung der Konnexität nicht an. Im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI wird allerdings ausschließlich betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur gefördert, die also zum Laden oder Tanken der geförderten Nutzfahrzeuge notwendig ist. Eine ausschließliche Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist nicht möglich. Bitte beachten Sie hierzu auch die ergänzenden Hinweise zum Thema Konnexität im Förderprogramm ([Link](#)).

3.2.2.2 Ist es förderfähig, bereits bestehende Infrastruktur ersetzen zu lassen, wie z.B. der Austausch von Ladesäulen zu Schnellladesäulen?

Wurden Nutzfahrzeuge durch KsNI bereits im 1. Förderaufruf gefördert, so kann für bereits bestehende Infrastruktur eine Neuerung, z.B. der Austausch zu Schnellladesäulen für diese Nutzfahrzeuge, beantragt werden. Dabei muss die Konnexität zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur, in diesem Falle also den Schnellladesäulen, bestehen. Beachten Sie hierzu den ergänzenden Hinweis zur Konnexität auf der Webseite des BALM ([Link](#)).

3.2.2.3 Muss eine zu fördernde betriebliche Tankstelle zwangsläufig für straßenzugelassene Fahrzeuge nutzbar sein? Hintergrund der Frage ist die Förderung einer Tankstelle auf dem Flughafenbetriebsgelände zum Tanken der Fahrzeuge auf dem Vorfeld (nicht zugelassene Fahrzeuge).

Ja. Im Rahmen der Anforderung an die Konnexität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur muss die zu fördernde Infrastruktur betriebsnotwendig für die KsNI-geförderten Nutzfahrzeuge sein. Eine Straßenzulassung ist zwingende Voraussetzung für die Förderung der Fahrzeuge. Diese liegt im dargestellten Sachverhalt jedoch nicht vor.

3.2.2.4 Wie viele Ladesäulen sind pro gefördertem Fahrzeug möglich bzw. notwendig? Ist es z.B. möglich, eine "Ladesäulenstraße" auf einer bestimmten Strecke anzuschaffen?

Das Verhältnis Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur sollte entsprechend dem Konnexitätsgedanken grundsätzlich 1:1 betragen. Die Förderung von mehreren Ladepunkten pro Fahrzeug ist aber unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Es muss dann durch die antragstellende Person dargestellt werden, dass eine Betriebsnotwendigkeit hierfür besteht. Diese besteht beispielsweise dann, wenn es im Rahmen des täglichen Betriebsablaufs nicht möglich ist, das Fahrzeug nur an einem Standort zu laden, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Hierfür ist unter anderem die Entfernung der Standorte, zwischen denen das Fahrzeug verkehrt, sowie die Reichweite des Fahrzeuges ausschlaggebend.

3.2.3 Öffentlichkeit

3.2.3.1 Warum wird keine öffentlich zugängliche Tankinfrastruktur gefördert?

Im Sinne der Förderrichtlinie KsNI werden primär Nutzfahrzeuge gefördert, sowie die für den Betrieb der geförderten Fahrzeuge erforderliche Infrastruktur. Dabei muss die dazugehörige Infrastruktur bedarfsgerecht dimensioniert sein. Die Förderrichtlinie KsNI beschränkt sich daher auf betriebliche Infrastruktur und schließt öffentliche Infrastruktur nicht mit ein. Öffentlich zugängliche Infrastruktur wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) gefördert ([Link](#)).

3.2.4 Abgrenzung zwischen öffentlich versus nicht öffentlich zugängliche Infrastruktur im Sinne der KsNI-Förderung

3.2.4.1 Wie erfolgt die Abgrenzung zwischen öffentlicher und nicht-öffentlich zugänglicher Infrastruktur?

Für die Zwecke der KsNI-Förderung werden Ladepunkte oder Zapfstellen auf privatem Grund, bei denen der Zugang auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt ist, nicht als öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen betrachtet. Hierzu zählen beispielsweise Parkplätze auf Betriebshöfen, zu

denen nur befugte Personen zur Wahrnehmung betrieblicher Aufgaben Zugang haben. In jedem Fall ist die Tank- bzw. Ladeinfrastruktur vorrangig für durch das Förderprogramm "KsNI" geförderte Fahrzeuge bereitzustellen.

In Abgrenzung dazu gilt die Tank- oder Ladeinfrastruktur im Sinne der KsNI-Richtlinie dann als öffentlich zugänglich, wenn der zur Zapfstelle oder zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, der/die Betreiber/in hat am Tank- bzw. Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Tank- bzw. Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt; der Personenkreis wird nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Tank- bzw. Ladepunktes von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird.

3.2.4.2 Wie wird eine „vorrangige“ Bereitstellung der Tank- und Ladeinfrastruktur zugunsten der KsNI-geförderten Nutzfahrzeuge definiert?

Die im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI-geförderten Fahrzeuge und Infrastruktur sind komplementär. Bei der Nutzung geförderter Tank- oder Ladeinfrastruktur müssen die KsNI-geförderten Fahrzeuge vorrangigen Zugang gegenüber anderen² Fahrzeugen haben.

Von der vorrangigen Bereitstellung der Infrastruktur in diesem Sinne ist auszugehen, wenn das geförderte Fahrzeug zur betriebsnotwendigen Versorgung sowohl zeitlich als auch mengenmäßig uneingeschränkt vor anderen Fahrzeugen bedient wird. Es obliegt der antragstellenden Person, wie der über die Zweckbindungsfrist dauernde Vorrang der geförderten Nutzfahrzeuge praktisch gewährleistet wird. Auf Aufforderung sind der Bewilligungsbehörde geeignete Nachweise vorzulegen.

3.2.4.3 Wie wird der Zugang für Dritte an der Infrastruktur definiert?

Im Rahmen der KsNI Förderrichtlinie ist die Förderung öffentlich zugänglicher Tank- und Ladeinfrastruktur grundsätzlich nicht vorgesehen. Die geförderte nicht öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur kann aber für Dritte geöffnet werden. Bei den Dritten muss es sich um einen im Vorhinein nach besonderen Merkmalen bestimmbar Personenkreis handeln.

Eine beabsichtigte Zugänglichkeit für Dritte muss ggü. dem BALM bei der Antragstellung angegeben und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

3.2.5 Energiegewinnung

3.2.5.1 Wie soll der EE-Anteil bei Wasserstoff sichergestellt werden und welche Kriterien werden dazu als ausschlaggebend angesehen?

Für Wasserstoff-Tankinfrastruktur gilt, dass diese dann förderfähig ist, 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.

In den Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen, (EU) 2022/C 80/01 wird erneuerbarer Wasserstoff als Wasserstoff definiert, der — im Einklang mit den in der Richtlinie (EU)

² Nicht oder nicht im Rahmen der KsNI-Richtlinie geförderte Fahrzeuge

2018/2001 dargelegten Methoden für flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe (für den Verkehr) nicht biogenen Ursprungs — aus erneuerbaren Energien gewonnen wurde.

Die Erzeugung von Wasserstoff gilt dann als erneuerbar im Sinne der KsNI- Richtlinie, wenn dieser auf die Treibhausgasminderungsquote im Straßenverkehr anrechenbar ist entsprechend Dritter Teil, Zweiter Abschnitt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie nachgelagerter Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), mit Ausnahme vom Wasserstoff aus biogenen Quellen des Anhangs IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001.

Zuwendungsempfangende Personen sollten den Wasserstoff vorzugsweise von Herstellern beziehen, die diese Kriterien sicherstellen können. So kann eine Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Förderrichtlinie KsNI gewährleistet werden. Die Zuwendungsempfangenden bestätigen dies in einer Eigenerklärung.

3.2.5.2 Wie wird erneuerbarer Wasserstoff definiert und wie erfolgt die Anerkennung?

Erneuerbarer Wasserstoff wird definiert nach der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) bzw. den entsprechenden delegierten Rechtsakten zum Strombezug (Art. 27 Abs. 3 Richtlinie (EU) 2018/2001) und der THG-Bilanzierung (Art. 28 Abs.5 Richtlinie (EU) 2018/2001). Zur Anerkennung als erneuerbarer Wasserstoff müssen die entsprechenden Strombezugskriterien daher eingehalten werden. Eine Zertifizierung von Strom als EE-Strom, bspw. mit Herkunftsnachweisen, ist nicht ausreichend.

3.2.5.3 EE-Anteil bei Wasserstoff: Es soll selbst Wasserstoff hergestellt werden, der Strom kommt aus einem BHKW, welches mit Schwachgas aus einem Holzvergaser betrieben wird. Ausgangsstoff ist Holz, welches im Produktionsprozess als Abfall anfällt. Ist dieser Strom als „erneuerbar“ definiert?

Die Förderrichtlinie KsNI orientiert sich bei den Kriterien für erneuerbarem Wasserstoff an der RED II. In dieser wird erneuerbarer Wasserstoff als *Renewable Fuel of non-biological Origin* definiert und umfasst die Herstellung von Wasserstoff mittels Elektrolyse aus PV-, Wind-, Wasserkraft- und Geothermie-Strom. Wird Wasserstoff aus Biomasse hergestellt (wie z.B. Holz), gilt dieser als Wasserstoff aus biogenen Quellen und ist somit per Definition kein erneuerbarer Wasserstoff im Sinne der KsNI-Richtlinie.

3.2.5.4 Damit wäre mit Müllverbrennungsanlagen (MVA) erzeugter Wasserstoff, der über CO₂ Zertifikate als emissionsfrei gilt, nicht förderfähig?

Bei mit einer Müllverbrennungsanlage (MVA) erzeugtem Wasserstoff handelt es sich nicht um erneuerbaren Wasserstoff im Sinne der KsNI- Richtlinie. Wird Wasserstoff aus Biomasse, z.B. über eine Müllverbrennungsanlage hergestellt, so gilt dieser als Wasserstoff aus biogenen Quellen, der zwar eingesetzt, aber nicht auf den erforderlichen 50%-EE-Anteil im Sinne der KsNI-RL angerechnet werden kann.

3.2.5.5 Müssen die Ladepunkte ausschließlich mit Grünstrom versorgt werden? Falls ja, muss ein solcher Stromvertrag nachgewiesen werden?

Für Ladeinfrastruktur existieren keine Anforderungen an die tatsächliche oder bilanzielle „grüne Qualität“, d.h. die erneuerbare Stromerzeugungsquelle.

3.3 Miete und Leasing

3.3.1 Man muss Fördermittel vollständig über die Mietkonditionen an die Kunden weitergeben. Diese sind auf den Mietverträgen auszuweisen. Was bedeutet das? Wie verhält sich dies für Gebrauchtfahrzeuge?

Die Miet- und Leasinggebenden werden verpflichtet, die erhaltenen Fördermittel während der Zweckbindungsfrist vollständig über die Miet- oder Leasingkonditionen an die Kunden/innen weiterzugeben (vgl. Nr. 8.3.6 der Förderrichtlinie KsNI). Die Weitergabe hat dergestalt zu erfolgen, dass die Miet- oder Leasingkonditionen auf Basis der tatsächlichen Ausgaben der miet- oder leasinggebenden Person (also des um die Fördersumme geminderten Kaufpreises) für das vermietete oder verleaste Fahrzeug kalkuliert werden. Dabei ist von der miet-/leasinggebenden Person die voraussichtliche Auslastung der jeweiligen Fahrzeuge zugrunde zu legen. Auf Nachfrage sind diese Parameter der Bewilligungsbehörde gegenüber zu plausibilisieren.

Die Weitergabe ist in dem jeweiligen Miet- bzw. Leasingvertrag auszuweisen, in dem der auf das konkrete Miet- oder Leasingverhältnis entfallende Förderanteil explizit benannt wird. Der Nachweis über die vollständige Weitergabe der Förderung an die miet- oder leasingnehmende Person über die Miet- oder Leasingkonditionen ist auf Aufforderung der Bewilligungsbehörde durch Vorlage des Leasings- oder Mietvertrags oder der Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters zu erbringen.

Dies gilt sowohl für die Miet-/Leasingkonditionen im Verhältnis von der miet-/leasinggebenden Person zu der hauptmiet- bzw. –leasingnehmenden Person als auch für die Miet-/Leasingkonditionen im Verhältnis zwischen der hauptmiet-/leasingnehmenden Person zu der möglichen untermiet- bzw. –leasingnehmenden Person.

3.3.2 Wie stelle ich einen Infrastrukturantrag kombiniert mit einem Leasingantrag für einen e-LKW? Was gebe ich bei der Förderung an?

Leasingnehmende können einen Antrag auf Förderung für Lade- oder Tankinfrastruktur stellen, wenn die leasinggebende Person bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und diese 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 die miet- oder leasingnehmende Person gemietet oder geleast werden. Die beantragte Tank- oder Ladeinfrastruktur muss zum Tanken bzw. Laden dieser Fahrzeuge notwendig sein. Das Leasing eines Fahrzeuges selbst ist nicht förderfähig.

3.3.3 Können Miet- oder Leasingverträge auch über 24 bzw. 48 Monate hinaus geschlossen werden?

Im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI werden keine Vorgaben zur Miet- und Leasingdauer gemacht. Zu beachten ist die vierjährige Zweckbindungsfrist, in der das geförderte Fahrzeuge grundsätzlich im Eigentum³ der fördermittelempfangenden Person verbleiben muss. Miet- und Leasinggebende haben gemäß Nr. 6 der Förderrichtlinie KsNI die Möglichkeit, die für Nutzfahrzeuge vorgesehene vierjährige

³ Näheres zu Voraussetzungen einer Sicherungsübereignung finden Sie unter Nr. 1.7.

Zweckbindungsfrist auf bis zu zwei Fahrzeughalter/innen aufzuteilen. Eine die Zweckbindungsfrist des Fahrzeuges übersteigende Leasing- oder Mietdauer ist unschädlich.

3.4 Machbarkeitsstudien

Bitte beachten Sie auch die Hinweise im Förderaufruf für Machbarkeitsstudien ([Link](#)).

3.4.1 Welche Rahmenbedingungen gelten für die Antragstellung einer Machbarkeitsstudie (Inhalt, Zweckbindung, Kostenangaben)?

Mithilfe der Machbarkeitsstudien sollen die Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen nach den Nr. 2.1 bis 2.3 der Förderrichtlinie KsNI im Vorfeld erprobt werden können. Des Weiteren kann die Erstellung von Studien und Analysen zur Nutzung neuer und bestehender Logistikstandorte für diese Nutzfahrzeuge und der Errichtung bzw. Erweiterung entsprechender Tank- und Ladeinfrastruktur nach Nr. 2.7 der Förderrichtlinie KsNI gefördert werden.

Die Machbarkeitsstudien orientieren sich dabei an folgender Gliederung und sollten die relevanten Informationen in kurzer und präziser Form darstellen:

1. Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie,
2. Ist-Analyse,
3. Durchführung einer Bedarfsanalyse/Machbarkeitsuntersuchung inklusive einer Wirtschaftlichkeitsberechnung und Beschreibung der Vorgehensweise/ Untersuchungsmethoden,
4. Entwicklung eines konkreten Maßnahmenkataloges,
5. Nachweis zu den thematisch passenden Referenzen (Beratungsleistungen) der dienstleistenden Person

Die Ausgaben für die Machbarkeitsstudie sind im Rahmen des Verwendungsnachweisverfahrens anzugeben. Auf Aufforderung der Bewilligungsbehörde sind die Ausgaben durch Vorlage von Rechnungen und Zahlungsbelegen nachzuweisen.

4 Änderung des Fördergegenstands im Zeitverlauf

4.1 Besteht die Möglichkeit vor Antragstellung ein Ausschreibungsverfahren zu beginnen, um z.B. die Kosten bereits ermitteln zu können?

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen gemäß Nr. 4 der Förderrichtlinie 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.

Es besteht die Möglichkeit, bereits vor der Antragstellung mit dem Ausschreibungsverfahren zu beginnen. Das Ausschreibungsverfahren stellt lediglich eine unverbindliche Aufforderung an die möglichen Bietenden dar, ein Angebot abzugeben. Es wird somit nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Die Zuschlagserteilung hingegen, als Annahme eines Angebots, darf erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheids erfolgen, weil sie eine rechtsverbindliche Verpflichtung begründet.

4.2 Was passiert, wenn sich die Kosten für das Fahrzeug nach einer positiven Bewilligung ändern?

Die im Antrag genannten Referenzkosten sind bindend im Hinblick auf die Förderhöhe, da diese unter anderem entscheidend für die Berechnung der Investitionsmehrausgaben und damit für das Priorisierungsverfahren sind. Abweichungen hierzu müssen der Bewilligungsbehörde unverzüglich nach Bekanntwerden angezeigt werden. Sollte das Fahrzeug teurer werden und es somit zu Mehrkosten kommen, so werden die entstandenen Mehrkosten nicht gefördert. Wird das Fahrzeug günstiger, so wird die Fördersumme entsprechend nach unten korrigiert. Des Weiteren bitten wir Sie die entsprechenden Kappungsgrenzen zu beachten, siehe Nr. 8 des Förderaufrufs ([Link](#)).

4.3 Kann von einer positiven Bewilligung des Antrages zurückgetreten werden?

Ja, Sie können Ihren Antrag zurückziehen. Bei Unsicherheiten hinsichtlich der Durchführbarkeit der beantragten Maßnahmen (z. B. aus zeitlichen oder organisatorischen Gründen) wird empfohlen, mit der Bewilligungsbehörde Kontakt aufzunehmen. Gemeinsam kann möglicherweise eine andere Lösung gefunden und ggf. ein Antrag auf Fristverlängerung gestellt werden.

Bitte stellen Sie einen Antrag wiederum nur, wenn eine gewisse Sicherheit über die Durchführung eines Vorhabens gegeben ist. Denn mit dem Erlass Ihres Zuwendungsbescheides werden die Haushaltsmittel für Ihren Antrag bzw. für die im Zuwendungsbescheid festgelegte Summe gebunden, sodass diese für eine andere antragstellende Person nicht zur Verfügung stehen und dies möglicherweise zu einer Ablehnung deren Antrags führt. Bei Unsicherheit hinsichtlich der Durchführung oder des Umfangs des Projekts (Beantragung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und/ oder Infrastruktur) wird auf die Möglichkeit der Förderung einer Machbarkeitsstudie verwiesen. Bei mehrfachem Verzicht auf eine Förderung behält sich die Bewilligungsbehörde vor, die betroffene antragstellende Person nach pflichtgemäßem Ermessen bis auf Weiteres in kommenden Förderaufrufen nicht zu berücksichtigen.

4.4 Ist eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums möglich?

Der Bewilligungszeitraum für die Fördergegenstände Nutzfahrzeuge (KsN) und Infrastruktur (KsI) kann gem. Nr. 8.3.2 der Förderrichtlinie KsNI auf Antrag verlängert werden. Hierzu ist der Vordruck *Änderungsmitteilung* mit den entsprechenden Angaben zu befüllen und über das eService-Portal hochzuladen.

4.5 Dürfen Förderanträge im Rahmen des 2. Förderaufrufs gestellt werden, wenn ein Widerspruch gegen den Ablehnungsbescheid nach dem 1. Förderaufruf bislang nicht beantwortet wurde?

Ja, dies ist möglich. Es sollten jedoch nicht die gleichen Fahrzeuge für den gleichen Einsatzzweck erneut beantragt werden, da es sonst im Falle einer Abhilfe im Widerspruchsverfahren und einer Bewilligung im 2. Förderaufruf zu einer den Bedarf übersteigenden Förderung kommen könnte.

4.6 Kann auf eine Gesellschaft erneut eine Förderung beantragt werden, wenn bereits im 1. Förderaufruf ein Teil der Fahrzeuge positiv beschieden wurde?

Ja. Sollte die antragstellende Person bereits mit dem 1. Förderaufruf einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt und bewilligt bekommen haben, kann diese im Rahmen dieses Förderaufrufs erneut eine Förderung beantragen.

4.7 Was passiert, wenn die angegebene Laufleistung über- bzw. unterschritten wird und muss eine Mindestlaufleistung angegeben werden?

Im Antragsformular sind möglichst realitätsnahe Angaben der erwarteten Jahreslaufleistung nach bestem Wissen und Gewissen zwingend erforderlich. Sollten die im Antrag gemachten Angaben von den in der Praxis erzielten Werten abweichen, sind diese Abweichungen unverzüglich nach ihrem Auftreten bzw. der Kenntniserlangung darüber der Bewilligungsbehörde gegenüber anzuzeigen. Hierbei sind die Gründe für die Abweichungen zu plausibilisieren und auf Nachfrage zu belegen. Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist entscheidet die Bewilligungsbehörde im Einzelfall und nach pflichtgemäßem Ermessen, ob und inwiefern der Bescheid (teilweise) aufgehoben und die Zuwendung (teilweise) zurückgefordert wird, wenn die über die vier Jahre Zweckbindungsfrist tatsächlich erbrachte Laufleistung negativ von der im Antrag angegebenen Soll-Laufleistung abweicht.

4.8 Sind erhaltene Fördergelder im Falle von Diebstahl, Totalschaden oder Untergang des Nutzfahrzeugs zurückzuzahlen? Sollte aufgrund eines technischen Fortschritts die Vermietung/das Leasing nicht mehr möglich sein, droht dann auch die Rückerstattung der Förderung?

Gemäß Nummer 6 der Förderrichtlinie KsNI hat der Zuwendungsempfänger das geförderte Fahrzeug während der Zweckbindungsfrist über die Dauer von vier Jahren zweckentsprechend – u.a. entsprechend der angegebenen elektrischen Jahreslaufleistung – zu nutzen. Die Pflichtverletzung kann die (Teil-) Aufhebung des Bescheids und (Teil-) Rückforderung der Zuwendung zur Folge haben.

Erleidet das geförderte Fahrzeug binnen der Zweckbindungsfrist einen (wirtschaftlichen) Totalschaden oder wird zum Gewährleistungsfall mit erforderlicher Nachlieferung, kann mit demselben Fahrzeug die Nutzungspflicht nicht mehr erfüllt werden. Die Bewilligungsbehörde kann jedoch auf Antrag zulassen, dass ein gleiches Ersatzfahrzeug das ursprünglich geförderte Fahrzeug ersetzt. Dieses tritt dann zur Pflichterfüllung an die Stelle des ursprünglich geförderten Fahrzeugs. Die bereits mit dem ursprünglich geförderten Fahrzeug erreichte Laufleistung wird hierbei angerechnet.

Ein Ersatzfahrzeug ist „gleich“, wenn es baugleich oder vergleichbar ist. Vergleichbar ist ein Ersatzfahrzeug, dessen zulässiges Gesamtgewicht im Wesentlichen gleich und dessen Fahrzeugtechnologie gleich ist. Die Gewährleistung der Kompatibilität des Ersatzfahrzeugs mit der geförderten Infrastruktur obliegt dem Zuwendungsempfänger.

Die Nachweispflicht nach der Förderrichtlinie über die Bestellung und Zulassung des Fahrzeugs gilt in Bezug auf das Ersatzfahrzeug mit der Maßgabe, dass hinsichtlich des Beginns der jeweiligen Nachweisfristen der diesbezügliche Änderungsbescheid an die Stelle des Zuwendungsbescheides tritt. Der Lauf der Zweckbindungsfrist wird mit dem Untergang des ursprünglich geförderten Fahrzeugs unterbrochen und beginnt mit Zulassung des Ersatzfahrzeugs weiter abzulaufen. Ersetzt die zuwendungsempfangende Person das betroffene Fahrzeug nicht, kann die (teilweise) Aufhebung des Bescheids und die (teilweise) Rückforderung der Zuwendung für diesen Gegenstand anteilig (vgl. Nr. 6 der Förderrichtlinie und Nr. 8.2.3. VV zu § 44 Abs. 1 BHO) erfolgen. Die Bewilligungsbehörde prüft im Einzelfall und im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens. Hierbei können u. a. Verschuldens- und Zurechnungsgesichtspunkte in Bezug auf den Eintritt des Totalschadens oder Gewährleistungsfalls eine Rolle spielen.

Auf die bestehenden Mitteilungspflichten (Nr. 5 ANBest-P/ Nr. 5 ANBest-Gk) wird hingewiesen.

5 Auszahlung der Förderung

5.1 Wann wird die Förderung ausgezahlt?

Zuwendungen können grundsätzlich unverzüglich ausgezahlt werden, sobald die erforderlichen Nachweise bei der Bewilligungsbehörde vorliegen und geprüft worden sind. Angaben in den Zuwendungsbescheiden spiegeln lediglich abstrakt die Mittelplanung ausgehend vom regelmäßigen Bewilligungszeitraum wider.

6 Zuwendungshöhe

6.1 Wie hoch ist die Förderung der jeweiligen Fördergegenstände (Fahrzeuge, Infrastruktur und Machbarkeitsstudien)?

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

Infrastruktur: Bei Infrastruktur erfolgt die Förderung als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die unter den Nr. 2.7.1 und 2.7.2 der Förderrichtlinie genannten Bestandteile der Tank- und Ladeinfrastruktur. Bei der Tank- und Ladeinfrastruktur nach den Nr. 2.7.1 und 2.7.2 sind 80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben förderfähig.

Machbarkeitsstudien: Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben zum Erstellen der Studie nach Nr. 2.8. Die Ausgaben für die Studie werden mit 50 % bezuschusst.

Im Rahmen dieses Förderaufrufs wird der maximal bewilligungsfähige Zuwendungshöchstbetrag für Fahrzeuge, Infrastruktur als auch für Machbarkeitsstudien pro antragstellender Person – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission – auf insgesamt 25 Millionen Euro (netto) begrenzt.

6.2 Nach wem richtet sich die maximale Zuwendungshöhe?

Die maximale Zuwendungshöhe je antragstellender Person gilt je juristischer Person, nicht bspw. je Konzern.

6.3 Gibt es eine Formatvorlage für den Finanzierungsplan?

Die Formatvorlagen stehen auf der Webseite unter *Antragsunterlagen – 2. Förderaufruf* bzw. *Antragsunterlagen – 1. Sonderaufruf* zur Verfügung. Unter *Finanzierungsplan zum AN KsN-E* finden Sie das entsprechende Formular, sowie ein Muster des BALM.

7 Zweckbindungsfrist

7.1 Müssen die Fahrzeuge primär in Deutschland eingesetzt werden oder dürfen sie (auch/überwiegend) im EU/EWR-Raum im Einsatz sein?

Das geförderte Fahrzeug muss während der gesamten vierjährigen Zweckbindungsfrist in Deutschland auf die zuwendungsempfangende Person zugelassen sein. Einsätze im Ausland sind gestattet, solange das Fahrzeug überwiegend in Deutschland genutzt wird.

7.2 Muss für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge der rein elektrische Anteil der Fahrleistung nachgewiesen werden? Wie ist dieser zu bestimmen?

Ja, bei dieser Antriebsart muss der elektrische Anteil der Fahrleistung nachgewiesen werden, da dieser bei Antragstellung auch die Grundlage für die Eingabe der Jahresfahrleistung ist. Die Nachweise sind nach Aufforderung der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Das *Wie* der Nachweisführung obliegt der antragstellenden Person. Der Nachweis muss jedoch für eine Nachprüfung durch die Bewilligungsbehörde geeignet sein.

8 Reporting und Monitoring

8.1 Können Informationen zur Förderquote, sowie zu den positiv beschiedenen Branchen, den Unternehmensgrößen, etc. des Förderaufrufs eingesehen werden?

Derzeit werden die Anträge des 1. Förderaufrufs ausgewertet und ein entsprechendes Monitoring vorbereitet. Die Ergebnisse des Monitorings werden nach Fertigstellung auf der Webseite Klimafreundliche Nutzfahrzeuge veröffentlicht.

8.2 Welche Daten werden im Rahmen des jährlichen Reportings der Fördermittelempfänger erhoben?

Im Rahmen des Reportings sind zentrale Nutzungs- und Verbrauchsdaten der beschafften Fahrzeuge bzw. der Tank- oder Ladeinfrastruktur zu übermitteln. Im Fall der Fahrzeugförderung zählen zu den übermittelnden Daten die zurückgelegte Fahrtstrecke (in km) und die beim Betrieb des Fahrzeugs angefallenen Strom- bzw. Wasserstoffverbräuche (in kWh bzw. kg Wasserstoff). Im Fall der Förderung von Tank- oder Ladeinfrastruktur zählen zu den Nutzungs- und Verbrauchsdaten die im Berichtszeitraum abgegebene Energie (in kWh bzw. kg Wasserstoff) sowie anteilig daran die Menge der aus erneuerbaren Quellen stammende Energie. Die Nichteinhaltung dieser Reportingpflichten kann eine vollständige oder teilweise Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der Zuwendung zur Folge haben.

8.3 Wie können sich verschiedene Akteure einbringen, um die Förderlandschaft mitzugestalten?

Wir freuen uns über Ihre Anregungen aus der Praxis zur Optimierung der Förderrichtlinie sowie den Förderaufrufen selbst. Anpassungsvorschläge können berücksichtigt werden, wenn sie insbesondere aus förderpolitischer Sicht sachgerecht und mit dem Rechtsrahmen vereinbar sind. Bitte nutzen Sie hierzu die in diesen FAQ angegebenen Kontaktdaten. Die Anregungen werden zunächst ausgewertet und ggf. für neue Förderaufrufe umgesetzt. Eine Anpassung der Förderpraxis ist im Laufe des Förderaufrufs

nicht möglich. Für Änderungen der Fördersystematik ist die EU-Kommission miteinzubeziehen. Haben Sie daher Verständnis, dass in bestimmten Fällen eine unmittelbare Anpassung nicht erfolgen kann.

9 Fahrzeugdatenbank

Die Fahrzeugdatenbank auf der Website der NOW GmbH liefert eine Übersicht zu bereits auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb der EG-Fahrzeugklassen N1-N3. Hierbei handelt es sich lediglich um Beispiele. Die Datenbank erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Eine Beantragung von Fahrzeugen, welche hier nicht aufgeführt sind, ist dennoch möglich, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Sollten weitere Fahrzeuge ergänzt werden, so können Sie sich gerne an die E-Mail-Adresse nutzfahrzeuge@now-gmbh.de wenden und wir werden diese nach der Freigabe durch den Hersteller in die Datenbank aufnehmen.

9.1 Gibt es auch eine Datenbank über verfügbare H2-Tankinfrastruktur analog zu den Fahrzeugen?

Für die Webseite Klimafreundliche Nutzfahrzeuge zum Förderprogramm und zum Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge ist perspektivisch auch eine Übersicht zu verfügbarer H2-Tankinfrastruktur sowie zu verfügbarer Ladeinfrastruktur geplant. Aktuell können Sie auf die Übersicht des privaten Anbieters H2-Mobility zu H2-Tankstellen zurückgreifen.

10 Kontakt

Fragen zur **Förderrichtlinie KsNI** und den **Förderaufrufen** werden durch das BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität; früher: BAG) beantwortet:

- E-Mail: KsNI@balm.bund.de
- Website: https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/KlimaschutzundMobilitaet/KSNI/Ksni_node.html

Fragen zum **Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge** sowie zur **Begleitforschung** und dem **Monitoring** des Förderprogramms KsNI können an die NOW GmbH gerichtet werden:

- E-Mail: Nutzfahrzeuge@now-gmbh.de
- Website Klimafreundliche Nutzfahrzeuge der NOW: <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de/>