

FAQ für zuwendungsempfangende Personen des Förderprogramms *Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur* (KsNI)

Stand: 21.08.2025

Die Richtlinie über die Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Infrastruktur (Richtlinie KsNI) ist zum 31.12.2024 ausgelaufen und kann daher nicht mehr als Grundlage künftiger Förderung dienen. Die bewilligten Vorhaben der Richtlinie werden auf Grundlage des Haushaltes 2024 ausfinanziert.

Die in diesem Dokument zur Verfügung gestellten FAQ adressieren vor diesem Hintergrund ausschließlich Themen zuwendungsempfänger Personen. Sie sind in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV), der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW GmbH) und dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erstellt worden.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Koordiniert durch:



Bewilligungsbehörde:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhalt

I.	Allgemein.....	3
1.	Was bedeutet Zweckbindungsfrist und welche Fristen gibt es?	3
2.	Unter welchen Voraussetzungen ist eine Finanzierung der Fördergegenstände (Nutzfahrzeuge/ Infrastruktur) denkbar?.....	4
II.	Verfahren.....	5
3.	Wie läuft das Verwendungsnachweisverfahren ab?	5
4.	Wie sind die Verwendungsnachweise zu übermitteln?	5
5.	Wann wird die Förderung ausgezahlt?	5
6.	Hat die Bewilligungsbehörde ein Prüfungsrecht?	5
7.	Besteht eine Aufbewahrungspflicht für die Förderunterlagen?.....	6
III.	Fahrzeuge	6
8.	Wie ist die EG-Fahrzeugklasse im Sinne der Richtlinie KsNI definiert?	6
IV.	Infrastruktur	6
9.	Welche technischen und rechtlichen Anforderungen bestehen an Lade- und Tankinfrastruktur? 6	
10.	Wie erfolgt die Abgrenzung zwischen öffentlich und nicht-öffentlich zugänglicher Infrastruktur? 7	
11.	Wie wird eine „vorrangige“ Bereitstellung der Tank- und Ladeinfrastruktur zugunsten der KsNI- geförderten Nutzfahrzeuge definiert?	7
12.	Wie wird der Zugang für Dritte an der Infrastruktur definiert?	8
13.	Wird die Verhältnismäßigkeit zwischen geförderter Infrastruktur und beantragten Fahrzeugen neu bewertet, wenn einzelne Fahrzeuge nicht beschafft werden?.....	8
V.	Energiegewinnung	9
14.	Müssen die Ladepunkte ausschließlich mit Grünstrom versorgt werden? Falls ja, muss ein solcher Stromvertrag nachgewiesen werden?	9
15.	Wie soll der EE-Anteil bei Wasserstoff sichergestellt werden und welche Kriterien werden dazu als ausschlaggebend angesehen?	9
16.	Ist mit Müllverbrennungsanlagen (MVA) erzeugter Wasserstoff, der über CO ₂ -Zertifikate als emissionsfrei gilt, förderfähig?	9
VI.	Miete und Leasing	10
17.	Man muss Fördermittel vollständig über die Mietkonditionen an die Kunden und Kundinnen weitergeben. Diese sind auf den Mietverträgen auszuweisen. Was bedeutet das? Wie verhält sich dies für Gebrauchtfahrzeuge?	10
18.	Können Miet- und Leasingverträge auch über 24 bzw. 48 Monate hinaus geschlossen werden? 10	
VII.	Änderungen des Fördergegenstands im Zeitverlauf	10

19.	Was passiert, wenn sich die Kosten für das Fahrzeug nach einer Bewilligung ändern?	10
20.	Kann von einer Bewilligung des Antrags zurückgetreten werden?	11
21.	Was passiert, wenn die angegebene und beschiedene Laufleistung über- bzw. unterschritten wird?11	
22.	Sind erhaltene Fördergelder im Falle von Diebstahl, Totalschaden oder Untergang der Fördergegenstände zurückzuzahlen?.....	11
VIII.	Weitere Pflichten im Zeitraum der Zweckbindungsfrist	12
23.	Sind alle zuwendungsempfangenden Personen verpflichtet, an der Begleitforschung teilzunehmen?.....	12
24.	Welche Daten werden im Rahmen des jährlichen Reporting erhoben?	12
25.	Müssen die Fahrzeuge primär in Deutschland eingesetzt werden oder dürfen sie (auch/überwiegend) im EU / Europäischen Wirtschaftsraum im Einsatz sein?	13
26.	Muss für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge der rein elektrische Anteil der Fahrleistung nachgewiesen werden? Wie ist dieser zu bestimmen?	13
IX.	Kontakt- und Informationsangebot.....	13
27.	Nutzfahrzeugdatenbank.....	13
28.	Gibt es auch eine Übersicht über verfügbare H2-Tank- und Ladeinfrastruktur?	14

I. Allgemein

1. Was bedeutet Zweckbindungsfrist und welche Fristen gibt es?

Fahrzeuge und Tank- und Ladeinfrastruktur, für deren Anschaffung eine Zuwendung nach der Richtlinie KsNI bewilligt wurde, müssen je Fördergegenstand für die Dauer der Zweckbindungsfrist von mindestens vier Jahren ununterbrochen in der Bundesrepublik Deutschland auf die zuwendungsempfangende Person zugelassen und registriert bleiben und zweckentsprechend gemäß den Anforderungen im Zuwendungsbescheid verwendet werden.

Die Zweckbindungsfrist beginnt bei Neufahrzeugen mit der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung auf die zuwendungsempfangende Person, bei umgerüsteten Fahrzeugen mit der verkehrsrechtlichen Zulassung des umgerüsteten Fahrzeugs auf die zuwendungsempfangende Person, bzw. bei der Infrastruktur mit der Inbetriebnahme der Tank- und Ladeinfrastruktur im Regelbetrieb. Wird der Fördergegenstand (das Fahrzeug und/oder die Infrastruktur) zwischen Fristbeginn und Ablauf der vierjährigen Zweckbindungsfrist veräußert, das Fahrzeug nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung außer Betrieb gesetzt oder aus anderen Gründen nicht mehr von der zuwendungsempfangenden Person eingesetzt, kann die für diesen Gegenstand erteilte Zuwendungsbescheid anteilig aufgehoben und gewährte Zuwendung anteilig zurückgefordert werden. Der Rückforderungsbetrag ist zu verzinsen.

Für den Fall, dass die zuwendungsempfangende Person Leasing- oder Mietgeber für Fahrzeuge ist, kann die vierjährige Zweckbindungsfrist auf bis zu zwei Fahrzeughalter/innen aufgeteilt werden. Die Anzahl

der Endnutzenden des jeweiligen KsNI-geförderten Nutzfahrzeugs, die keine Fahrzeughalter/innen sind, wird nicht beschränkt.

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

Nach der Richtlinie-KsNI ist Voraussetzung jeder Förderung, dass die zuwendungsempfangende 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.

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 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.

1. 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, wenn der Fördergegenstand nach den Vorgaben im Zuwendungsbescheid genutzt wird und bspw. die Sicherungsabrede hierüber keine Beeinträchtigung zu Lasten der zuwendungsempfangenden Person enthält, und
2. 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 Sicherungsmittel: 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.

II. Verfahren

3. Wie läuft das Verwendungsnachweisverfahren ab?

Innerhalb von zwei Monaten nach der für die Bewilligung der Förderung maßgeblichen verkehrsrechtlichen Zulassung des geförderten/umgerüsteten Fahrzeugs und spätestens zwölf Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist der Bewilligungsbehörde die erstmalige verkehrsrechtliche Zulassung des geförderten Fahrzeugs in der Bundesrepublik Deutschland durch elektronische Vorlage einer Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen.

Spätestens 24 Monate ab Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids ist der Bewilligungsbehörde die erstmalige Inbetriebnahme der geförderten Infrastruktur nachzuweisen. Bei mobiler Ladeinfrastruktur ist das Datum der Inbetriebnahme durch den Zuwendungsempfänger gegenüber dem BALM schriftlich zu erklären.

Diese Fristen können auf begründeten Antrag der zuwendungsempfangenden Person von der Bewilligungsbehörde verlängert werden.

Wird die Zuwendung für mehrere Fahrzeuge oder Infrastrukturen gewährt, sind die zuvor genannten Fristen für jedes Fahrzeug und jede Infrastruktur einzeln zu betrachten und einzuhalten.

4. Wie sind die Verwendungsnachweise zu übermitteln?

Der Verwendungsnachweis, sowie alle weiteren durch die Bewilligungsbehörde angeforderten Nachweise, sind ausschließlich auf elektronischem Weg unter Verwendung des dafür bereitgestellten [eService-Portals](#) vorzulegen. Mit dem Verwendungsnachweis hat die zuwendungsempfangende Person der Bewilligungsbehörde das unterschriebene Kontrollformular als Anlage zu übermitteln, welches auf dem [eService-Portal](#) zur Verfügung steht.

5. 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. Hat die Bewilligungsbehörde ein Prüfungsrecht?

Gegenüber der zuwendungsempfangenden Person besteht ein Prüfungsrecht der Bewilligungsbehörde, des Bundesrechnungshofes, der Europäischen Kommission und verschiedener ihr zugeordneten Institutionen. Zur Ausübung des Prüfrechts kann die Bewilligungsbehörde aufgrund Gesetzes bzw. Zuwendungsbescheid die Vorlage aller zuwendungserheblichen Unterlagen von der zuwendungsempfangenden Person verlangen. Die Bediensteten bzw. Bevollmächtigten sind berechtigt, im Rahmen einer örtlichen Überprüfung Grundstücke und Gebäude im erforderlichen Umfang zu betreten und alle für dieses Vorhaben relevanten Unterlagen einzusehen. Kommt die zuwendungsempfangende Person dieser Verpflichtung nicht nach oder kann sie zuwendungserhebliche Nachweise nicht erbringen, kann der

Zuwendungsbescheid (teilweise) aufgehoben und die Zuwendung (anteilig) zurückgefordert werden, (vgl. Nr. 6 der Förderrichtlinie, § 49 Abs. 3 Nr. 1 VwVfG¹ und Nr. 8.2. und 8.3. VV² zu § 44 Abs. 1 BHO³).

7. Besteht eine Aufbewahrungspflicht für die Förderunterlagen?

Alle zuwendungserheblichen Unterlagen sind nach Vorlage des Verwendungsnachweises mindestens fünf Jahre aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen. Maßnahmen, welche nach dem Deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) gefördert werden, haben eine Aufbewahrungspflicht bis zum 31.12.2031. Längere Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften bleiben unberührt.

III. Fahrzeuge

8. Wie ist die EG-Fahrzeugklasse im Sinne der Richtlinie KsNI definiert?

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.

IV. Infrastruktur

9. Welche technischen und rechtlichen Anforderungen bestehen an Lade- und Tankinfrastruktur?

Es wird darauf hingewiesen, dass es grundsätzlich der zuwendungsempfangenden Person obliegt, sicherzustellen, dass die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur dem Stand der Technik und den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entspricht. Falls die Tank- und Ladeinfrastruktur für Dritte insbesondere nach Ablauf der Zweckbindungsfrist geöffnet wird, muss sie je nach Nutzungskontext den Anforderungen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), des Mess- und Eichrechts beziehungsweise der Ladesäulenverordnung entsprechen.

Für die **Ladeinfrastruktur** gelten folgende technische Anforderungen:

- Geltende technische Anforderungen, insbesondere Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen gemäß § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) vom 7. Juli 2005 (Bundesgesetzblatt I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Januar 2017 (Bundesgesetzblatt I S. 130) geändert worden ist, sind anzuwenden. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) ist entsprechend anzuwenden.
- Gefördert werden mobile und stationäre Ladestationen gemäß Ladebetriebsarten 3 und 4 nach DIN EN IEC 61851-1 (VDE 0122-1).

¹ Abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/>

² Abrufbar unter: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_14032001_DokNr20110981762.htm

³ Abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/bho/>

- Es gelten die Regeln zum Anschluss an die Niederspannung (VDE-AR-N 4100) bzw. Mittelspannung (VDE-AR-N 4110).

rechtliche Anforderungen:

- Die Einbaumaßnahmen sind durch Fachunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die Errichtung und Inbetriebnahme der Ladestation muss durch ein Installationsunternehmen erfolgen.
- Mess- und Eichrecht
- Sollte die Steuerung der Ladeeinrichtung an der Niederspannung gem. § 14a EnWG vorgesehen sein, ist eine entsprechende Vereinbarung mit dem Verteilernetzbetreiber abzuschließen. In diesem Falle gelten auch die gesonderten Anforderungen des Netzbetreibers an die Ladeeinrichtung.

Für die **Tankinfrastruktur** gelten folgende technischen Anforderungen

- Die Wasserstofftankstelle muss dem Stand der Technik entsprechen und die technischen Anforderungen nach der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Text von Bedeutung für den EWR) erfüllen.
- öffentlich zugängliche Tankstellen sollten zusätzlich die nach ISO 19880-1:2020(E) Annex C, Table C empfohlene FAT- und SAT-Matrix für die Validierung eines Dosiersystems mit dem SAE J2601:2016 Protokoll durchlaufen. Dies dient der Gewährleistung für einen nichtdiskriminierenden Zugang für die Betankung von gasförmigem Wasserstoff für Brennstoffzellenstraßenfahrzeuge mit 350 bar oder 700 bar.
- Für die Errichtung jeder gasförmigen Wasserstoff-Tankstellen (Gas-Zapfanlagen für Straßenfahrzeuge) sowie für die Erweiterung auf weitere Druckstufen ist die DIN EN 17127 einzuhalten.

10. Wie erfolgt die Abgrenzung zwischen öffentlich und nicht-öffentlich zugänglicher Infrastruktur?

Für die Zwecke der KsNI-Förderung werden Tank- bzw. Ladepunkte auf privatem Grund, bei denen der Zugang auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt ist, nicht als öffentlich zugängliche Tank- bzw. Ladepunkte 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 zum Tank- bzw. Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, die zuwendungsempfangende Person 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.

11. 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 anderen, nicht im Rahmen der KsNI-Richtlinie geförderten Fahrzeuge, 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 zuwendungsempfangenden Person, wie der über die Zweckbindungsfrist dauernde Vorrang der geförderten Nutzfahrzeuge praktisch gewährleistet wird. Auf Aufforderung sind der Bewilligungsbehörde geeignete Nachweise vorzulegen.

12. Wie wird der Zugang für Dritte an der Infrastruktur definiert?

Im Rahmen der Förderrichtlinie KsNI 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 gegenüber dem BALM bei der Antragstellung angegeben und nach Bewilligung im Rahmen der regulären Berichtspflichten angezeigt werden.

13. Was sind zulässige Einnahmen aus der Nutzungsüberlassung an Dritte?

Wird die KsNI-geförderte Infrastruktur Dritten i.S.d. KsNI innerhalb der Zweckbindungsfrist zur Nutzung überlassen, dürfen vom Zuwendungsempfänger hierfür keine Marktpreise erhoben werden.

Stattdessen dürfen nur die Selbstkosten der KsNI-geförderten Infrastruktur für die Kalkulation eines zulässigen Nutzungsentgeltmodells herangezogen werden. Der sog. Selbstkostenpreis ist auf Grundlage der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten – PreisLS- (Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53[1] vom 21. November 1953, BAnz. 1953 Nr. 244) in der jeweils geltenden Fassung zu ermitteln.

Für folgende Kostenpositionen gelten zur PreisLS abweichende Vorgaben:

- Der kalkulatorische Gewinn nach Nr. 51 und 52 der PreisLS darf dem Selbstkostenpreis nicht hinzugerechnet werden.
- Entsprechend Nr. 38 PreisLS sind die Abschreibungsbeträge im Hinblick auf die KsNI-geförderte Infrastruktur linear zu ermitteln. Abweichend davon, darf nur der Eigenanteil der KsNI-geförderten Infrastruktur zu 20 % in Ansatz gebracht werden.

Aus beihilferechtlichen Gründen darf die Nutzungsüberlassung an Dritte i.S.d. KsNI (s. Antwort zu FAQ Nr. 12) den Umfang einer Nebentätigkeit nicht überschreiten. Daher darf der Anteil der Einnahmen aus der Nutzungsüberlassung der Infrastruktur an Dritte jedenfalls nicht höher als 15 % der gesamten Selbstkosten der geförderten Infrastruktur betrachtet über den Zweckbindungszeitraum ausfallen.

Auf Anfrage des BALM sind geeignete Unterlagen zum Nachweis der Selbstkosten, unter Berücksichtigung der Einnahmen durch die Drittnutzung vorzulegen.

14. Wird die Verhältnismäßigkeit zwischen geförderter Infrastruktur und beantragten Fahrzeugen neu bewertet, wenn einzelne Fahrzeuge nicht beschafft werden?

Jede Änderung auf Seiten der zuwendungsempfangenden Person mit Bezug zum Zuwendungsverhältnis ist unverzüglich der Bewilligungsbehörde (BALM) zu melden, vgl. Nr. 5 ANBest-P. Hierzu zählt, wenn einzelne Fahrzeuge nicht beschafft werden. Wurde zu einem Bescheid über die Förderung mehrerer Fahrzeuge ein Infrastrukturförderbescheid erteilt, kann die Rückgabe einzelner Fahrzeuge Auswirkung auf

den Umfang/Bestand der Infrastrukturförderung haben. Die Bewilligungsbehörde prüft bei jeder Änderung der Fahrzeuganzahl, ob die Verhältnismäßigkeit (Konnexität) zwischen ursprünglich bewilligter Infrastruktur und der neuen reduzierten Fahrzeuganzahl im konkreten Fall erhalten bleibt. Zur Wiederherstellung der Verhältnismäßigkeit kann es zu einer (teilweisen) Aufhebung des Bescheids und einer (teilweisen) Rückforderung der Zuwendung für die geförderten Gegenstände kommen (vgl. Nr. 6 der Förderrichtlinie, § 49 Abs. 3 Nr. 1 VwVfG und Nr. 8.2. und 8.3. VV zu § 44 Abs. 1 BHO).

V. Energiegewinnung

15. 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“ des Stroms, d.h. die erneuerbare Stromerzeugungsquelle.

16. 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) 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.

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.

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 Zuwendungsempfänger bestätigen dies in einer Eigenerklärung.

17. Ist mit Müllverbrennungsanlagen (MVA) erzeugter Wasserstoff, der über CO₂-Zertifikate als emissionsfrei gilt, 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.

VI. Miete und Leasing

18. Man muss Fördermittel vollständig über die Mietkonditionen an die Kunden und Kundinnen 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 und Kundinnen 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, indem 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 Leasing- 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.

19. Können Miet- und 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 Eigentum der zuwendungsempfangenden Person verbleiben muss. Eine die Zweckbindungsfrist des Fahrzeuges übersteigende Leasing- oder Mietdauer ist unschädlich. Zur Anzahl der für die Dauer der Zweckbindungsfrist zulässigen Fahrzeughalterinnen und -halter s.o. Antwort zu Frage Nr. 1.

VII. Änderungen des Fördergegenstands im Zeitverlauf

20. Was passiert, wenn sich die Kosten für das Fahrzeug nach einer 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.

21. Kann von einer Bewilligung des Antrags zurückgetreten werden?

Ja, zuwendungsempfangende Personen können ihren Förderbescheid zurückgeben. Bei Unsicherheiten hinsichtlich der Durchführbarkeit der beschiedenen Maßnahmen (z. B. aus zeitlichen oder organisatorischen Gründen) wird empfohlen, mit der Bewilligungsbehörde Kontakt aufzunehmen. Gemeinsam kann möglicherweise eine andere Lösung gefunden und bspw. ein Antrag auf Fristverlängerung gestellt werden. Werden bewilligte Fahrzeuge nicht beschafft, wird der Antrag dementsprechend gekürzt. Bewilligt Mittel können nicht auf andere Fahrzeuge eines Antrages umverteilt werden.

22. Was passiert, wenn die angegebene und beschiedene Laufleistung über- bzw. unterschritten wird?

Die beantragte und beschiedene Laufleistung ist eine Anforderung an die zweckentsprechende Verwendung während der Zweckbindungsfrist. Sollten diese 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 zu belegen. Nach Ablauf der Zweckbindungsfrist muss die zuwendungsempfangende Person selbstständig die tatsächlich erbrachte Laufleistung an das BALM übermitteln. Im Anschluss entscheidet die Bewilligungsbehörde bei einer negativen Abweichung der durchschnittlichen Ist-Laufleistung im Vierjahreszeitraum im Einzelfall und nach pflichtgemäßem Ermessen, ob und inwiefern der Bescheid (teilweise) ggf. aufgehoben und die Zuwendung (anteilig) zurückgefordert werden muss. Die Bewilligungsbehörde bewertet auf Antragsebene, d.h. sie betrachtet alle Fahrzeuge eines Antrages, die die gesamte Zweckbindungsfrist zugelassen waren. Es ist denkbar, dass ein Ausgleich der Laufleistung mehrerer Fahrzeuge untereinander zugunsten der zuwendungsempfangenden Person vorgenommen werden kann.

23. Sind erhaltene Fördergelder im Falle von Diebstahl, Totalschaden oder Untergang der Fördergegenstände zurückzuzahlen?

Ersatzbeschaffung bzw. Vertretenmüssen/Zumutbarkeit (Verhältnismäßigkeit)

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 gleichwertiges 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 „gleichwertig“, wenn es baugleich oder vergleichbar ist (gleichartig). Vergleichbar ist ein Ersatzfahrzeug, dessen zulässiges Gesamtgewicht im Wesentlichen vergleichbar und dessen Fahrzeugtechnologie identisch ist. Die Gewährleistung der Kompatibilität des Ersatzfahrzeugs mit der geförderten Infrastruktur obliegt der zuwendungsempfangenden Person.

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 gehemmt und läuft nach Wegfall des Hemmungsgrundes mit Zulassung des gebilligten Ersatzfahrzeugs weiter.

Unzumutbarkeit der Ersatzbeschaffung

Aus der Pflicht zur zweckentsprechenden Verwendung der Fördergegenstände folgt, dass im Falle des Untergangs eines solchen die zuwendungsempfangende Person grundsätzlich dazu verpflichtet ist, eine Ersatzbeschaffung vorzunehmen. Ersetzt die zuwendungsempfangende Person das betroffene Fahrzeug nicht, erfolgt grundsätzlich die (teilweise) Aufhebung des Bescheids und die (anteilige) Rückforderung der Zuwendung für diesen Gegenstand anteilig (vgl. Nr. 6 der Förderrichtlinie, § 49 Abs. 3 Nr. 1 VwVfG und Nr. 8.2. und 8.3. VV zu § 44 Abs. 1 BHO).

Ist der zuwendungsempfangenden Person die Vornahme der Ersatzbeschaffung nicht zuzumuten, kann die Bewilligungsbehörde bei entsprechender Begründung der zuwendungsempfangenden Person von einer (anteiligen) Aufhebung und Rückforderung absehen.

Die zur Unzumutbarkeit führenden Umstände hat die zuwendungsempfangende Person mitzuteilen (Darlegungs- und Nachweispflicht), etwa im Rahmen der Anhörung nach § 28 VwVfG. Die Bewilligungsbehörde prüft im Einzelfall und im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens.

Auf die bestehenden Mitteilungspflichten der zuwendungsempfangenden Personen bei Änderungen, Wegfall, Nichterreichbarkeit des Zuwendungszwecks u. a. (Nr. 5 ANBest-P/ Nr. 5 ANBest-Gk) wird hingewiesen.

VIII. Weitere Pflichten im Zeitraum der Zweckbindungsfrist

24. Sind alle zuwendungsempfangenden Personen verpflichtet, an der Begleitforschung teilzunehmen?

Die zuwendungsempfangende Person ist gemäß Zuwendungsbescheid dazu verpflichtet, an einer programmatischen Begleitforschung teilzunehmen und während der Projektlaufzeit Daten von Fahrzeugen sowie der Tank- und Ladeinfrastruktur an die vom Zuwendungsgeber beauftragte Begleitforschung zu liefern. Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne der Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 Abs. 1 BHO ist die zuwendungsempfangende Person verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen.

25. Welche Daten werden im Rahmen des jährlichen Reporting erhoben?

Im Rahmen des Reporting sind zentrale Nutzungs- und Verbrauchsdaten der beschafften Fahrzeuge bzw. der Tank- oder Ladeinfrastruktur zu übermitteln. Die Abfrage erfolgt in der Regel durch die NOW GmbH. Im Fall der Fahrzeugförderung zählen zu den zu 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.

26. Müssen die Fahrzeuge primär in Deutschland eingesetzt werden oder dürfen sie (auch/ überwiegend) im EU / Europäischen Wirtschaftsraum 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.

27. 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 rein elektrische Anteil der Fahrleistung nachgewiesen werden, da dieser bei Antragstellung auch die Grundlage für die Angabe der Jahresfahrleistung ist. Die Nachweise sind nach Aufforderung der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Das „Wie“ der Nachweisführung obliegt der zuwendungsempfangenden Person. Der Nachweis muss jedoch für eine Nachprüfung durch die Bewilligungsbehörde geeignet sein.

IX. Kontakt- und Informationsangebot

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/>
- Kommunikationsleitfaden: https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/02/now_leitfaden-kommunikation_KsNI.zip

28. Nutzfahrzeugdatenbank

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.

Sollen aus Ihrer Sicht 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.

29. Gibt es auch eine Übersicht über verfügbare H2-Tank- und Ladeinfrastruktur?

Auf der [Webseite Klimafreundliche Nutzfahrzeuge](#) stehen Ihnen Informationen zum Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge und eine Übersicht zu verfügbarer Tank- und Ladeinfrastruktur zur Verfügung ([hier](#)).