

Stellungnahme



12 Jahre erfolgreich mit dem
Bundesverband eMobilität

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte vom 7. Dezember 2020

Berlin, 05. Februar 2021

Markus Emmert

Vorstand Bundesverband eMobilität e.V.
Leiter der BEM-Arbeitsgruppen
markus.emmert@bem-ev.de
0151-61530594

Zum Bundesverband eMobilität e.V.

Der Bundesverband eMobilität e.V. (BEM) ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Institutionen, Wissenschaftlern und Anwendern aus dem Bereich der Elektromobilität, die sich dafür einsetzen, die Mobilität in Deutschland auf Basis Erneuerbarer Energien auf Elektromobilität umzustellen. Zu den Aufgaben des BEM gehört die aktive Vernetzung von Wirtschaftsakteuren für die Entwicklung nachhaltiger und intermodaler Mobilitätslösungen, die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der eMobilität und die Durchsetzung von mehr Chancengleichheit bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebskonzepte. Der Verband wurde 2009 gegründet. Er organisiert über 300 Mitgliedsunternehmen, die ein jährliches Umsatzvolumen von über 100 Milliarden Euro verzeichnen und über eine Million Mitarbeiter weltweit beschäftigen.

Der BEM erarbeitet in 19 BEM-Arbeitsgruppen, mit derzeit über 1000 Teilnehmern*innen, die Themenfeldern der kompletten Bandbreite der eMobilität. Die Arbeitsgruppen werden durch die beratende Kommission des wissenschaftlichen und parlamentarischen Beirats des BEM unterstützt und dadurch an dem Prozess beteiligt.

Erläuterungen

Eine Erneuerung einer Nutzfahrzeugflotte im Kontext eines umweltverträglichen Antriebs bedeutet eben nicht nur die Anschaffung eines Neufahrzeugs, sondern kann auch die Erneuerung auf alternative Antriebe durch Umbaumaßnahmen (Retrofit) bedeuten.

In der Präambel wird beschrieben: „Neben der gesonderten Förderung und Schwerpunktsetzung im Bereich der elektro- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeuge...“. Eben genau diese Förderungen bestehen gerade nicht für z.B. die Fahrzeugklassen N2 und N3, so dass diese in dieser Richtlinie mit zu berücksichtigen sind und somit mit gefördert werden. Ein weiterer Vorschlag könnte sein, dass ein eigenständiges Förderprogramm für elektro- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeuge beschlossen wird, worauf diese Richtlinie explizit zu verweisen hat.

Gleichzeitig wird noch in der Präambel als Ziel der Richtlinie genannt, das Kohlendioxid (CO₂)-Emissionsniveau der Nutzfahrzeugflotte abzusenken. Das Emissionsniveau der Fahrzeuge lässt sich dauerhaft überwiegend durch alternative Antriebe reduzieren. Ein Antrieb durch eine Schadstoffklasse VI erfüllt nicht die Anforderungen der politischen Klimaschutzziele und trägt somit nur marginal zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bei.

Die erforderliche Maßnahme wird unter Anderem dadurch begründet, dass aufgrund der COVID-19-Folgen die Nutzfahrzeugindustrie und das Speditionsgewerbe gefördert werden muss. Im Rahmen dieser Förderung werden jedoch die Speditionen, welche auf eine CO₂-freie und nachhaltige Mobilität setzen wollen/müssen nicht berücksichtigt, da die Zuwendung für ein Elektrofahrzeug zwar Anwendung findet, diese aber nicht einem adäquaten Verhältnis zu einem umweltschädlicheren Fahrzeug mit Schadstoffklasse VI stehen. Durch diesen Missstand, werden die Speditionen wirtschaftlich dazu genötigt Fahrzeuge der Schadstoffklasse VI in Betrieb zu nehmen.

2. Gegenstand der Förderung

erfolgte Erwerb eines Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI gemäß der Verordnung (EG) 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG oder eines Neufahrzeugs mit Elektro- oder Wasserstoff-/Brennstoffzellenantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2, 3 und 4 des Elektromobilitätsgesetzes nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Die Zuwendung auf ein Neufahrzeug zu beschränken ist aus Umweltgründen nicht haltbar und nicht nachvollziehbar. Nachrüst- bzw. Umrüttlösungen (Retrofit) müssen allein schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Ressourceneffizienz mit bedacht werden können und sind den Neufahrzeugen mindestens gleichzusetzen.

Zu Zwecken der Absenkung des CO₂-Emissionsniveaus im Vergleich zu seinem Serienzustand muss das Neufahrzeug der Schadstoffklasse Euro VI nach Nummer 2 dieser Richtlinie im Zeitpunkt der Auslieferung mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet sein, die hinsichtlich des Rollwiderstandsbeiwerts nach Anhang I der Verordnung (EU) 2020/740 des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 mit den Energie-Effizienz-Klassen A oder B gekennzeichnet sind. Der Nachweis über die Ausstattung des Neufahrzeugs [oder der Retrofit-Lösung] mit den vorgenannten Reifen ist dem Antrag auf Auszahlung beizufügen.

Das Neufahrzeug [oder die Retrofit-Lösung] muss über ein Abbiegeassistenzsystem (AAS) verfügen. Das verbaute AAS muss die gesamte Nummer 2 der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Verkehrsblatt vom 15. Oktober 2018 bekannt gemachten Empfehlungen erfüllen („Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“). Der Nachweis über die Verfügbarkeit eines AAS im Fahrzeug kann durch Vorlage entweder des Erwerbsnachweises des Fahrzeugs (im Fall der Verfügbarkeit im Rahmen des Erwerbs vom Fahrzeughersteller) oder einer Bestätigung des nachträglichen Einbaus (bei erfolgter Nachrüstung durch Drittanbieter) erbracht werden und ist dem Antrag beizufügen.

Die Retrofit-Lösung ist in diesen Passagen zwingend mit einzufügen.

Ein Fahrzeug ist ein „Retrofit-Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie, wenn ein Bestandsfahrzeug der Schadstoffklasse V oder geringer umgerüstet und ertüchtigt wurde und nach den Bestimmungen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) unter §2 Begriffsbestimmungen zugelassen wird und das Produktionsjahr 2021 aufweist.

Begriffsbestimmungen nach §2 des EmoG

1. ein elektrisch betriebenes Fahrzeug: ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug,
2. ein reines Batterieelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb,
 - a) dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und
 - b) dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar sind,
3. ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von
 - a) Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine, und
 - b) Energiespeicher, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar, verfügt,
4. ein Brennstoffzellenfahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen,
5. Energiewandler: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden,
6. Energiespeicher: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.

„Verschrottung“ meint die nach den Anforderungen der Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung) erfolgte ordnungsgemäße Verwertung sowie weitere Behandlung der Restkarosse in einer Schredderanlage (vollständige Unbrauchbarmachung). Als Zeitpunkt der Verschrottung gilt das im Verwertungsnachweis für die Überlassung des Fahrzeugs an den Demontagebetrieb aufgeführte Datum. Diese Überlassung zur Verschrottung des Bestandsfahrzeugs muss spätestens zwei Monate nach erstmaliger verkehrsrechtlicher Zulassung des Neufahrzeugs nach Nummer 2 dieser Richtlinie und spätestens bis zum 31. Dezember 2021 erfolgen. Der Verwertungsnachweis des Bestandsfahrzeugs muss der Bewilligungsbehörde bis zum 31. Dezember 2021 vorliegen. Der Verwertungsnachweis muss bei der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs bei der Zulassungsbehörde vorgelegt worden sein.

Eine Verschrottung und somit eine Abwrackprämie kann nicht Ziel dieser Förderung sein und ist aus vorgenannten Gründen nicht tragbar, dies sollte nur mit triftigen Gründen genehmigt werden dürfen.

Gegenstand der Förderung ist zudem die Anschaffung von intelligenter Trailer-Technologie, deren Einsatz erhebliche Effizienzreserven im Betrieb bietet und damit den Energieverbrauch mindert. Als solche kommen etwa (nicht abschließend) Technologien zur Reifendruckmessung oder zur digitalen Achssteuerung für Auflieger oder Anhänger oder aerodynamische Anbauteile für Auflieger oder Anhänger in Betracht.

Als weitere Technologie schlagen wir noch die „Zugentlastung durch alternative Antriebe im Trailer“ vor.

Nach schriftlicher Erklärung des BMVI ist eine losgelöste Förderung von intelligenten Trailer-Technologien, welche nachweislich Effizienzen im Betrieb vorweisen und somit den Energieverbrauch

optimieren nicht möglich. Nach schriftlicher Aussage muss zwingend der Nachweis einer Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs (Zugfahrzeug) vorliegen. Die Zuwendung muss in jedem Fall losgelöst erfolgen dürfen. Die BAG (Bewilligungsbehörde) ist darüber zu informieren und die Anträge sind dahingehend anzupassen.

Eine Förderung von intelligenter Trailer Technologie darf weder von der Verschrottung noch vom Retro-Fit eines Zugfahrzeugs direkt abhängig gemacht werden. Im Flottenmanagement werden Zugfahrzeuge und Trailer oft zu unterschiedlichen Zeitpunkten beschafft bzw. erneuert.

„Erwerb“ meint die Anschaffung des neuen [oder umgerüsteten] Fahrzeugs entweder zu Eigentum des Antragstellers oder im Wege eines Leasingvertrags. Im Fall eines Erwerbs zu Eigentum muss das Fahrzeug über mindestens 24 Monate bei dem Antragsteller verbleiben. Im Fall des Leasings muss der Leasingvertrag eine Mindestlaufzeit von 24 Monaten haben. Der Erwerb ist in geeigneter Form nachzuweisen.

Auch hier ist eine Umrüstung zwingend mit aufzuführen.

Das erworbene Fahrzeug muss zugelassen werden. Der Nachweis über die erfolgte Zulassung muss zwei Monate nach Zulassung und spätestens bis zum 31. Dezember 2021 [28. Februar 2022] gegenüber der Bewilligungsbehörde erfolgen.

Wenn die Zulassung zwei Monate nach dem 31.12.2021 erfolgt können Fahrzeuge noch bis zum 31.12.2021 ausgeliefert und abgewickelt werden. Zusatz: Das neue bzw. umgerüstete Fahrzeug muss bis zum 31.12.2021 an den Erwerber ausgeliefert sein und spätestens zum 28.02.2022 zugelassen werden.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Bezüglich einem Umbau (Retrofit) ist die Bemessung eines gesonderten Zuschusses notwendig, da die Investitionskosten deutlich höher liegen als bei einem Nutzfahrzeug mit Schadstoffklasse VI. Deshalb schlagen wir vor folgenden Absatz mit aufzunehmen und ggfs. das Fördervolumen entsprechend anzupassen:

Die Höhe des Zuschusses beträgt 150 000 Euro im Fall der Umrüstung eines Bestandsfahrzeugs der Schadstoffklasse Euro V oder schlechter, auf einen alternativen CO₂-freien Antrieb nach EmoG. Der Zuschuss darf pro Umrüstfahrzeug und dem im Zusammenhang mit dessen Erwerb umgerüsteten Bestandsfahrzeug nur einmal gezahlt werden. Die Höhe des Zuschusses/Zuwendung beträgt bis zu 80 Prozent der nachgewiesenen Umbaukosten (Mehrkosten).

Die Bezuschussung der Anschaffung intelligenter Trailer-Technologie erfolgt in Höhe von bis zu 5 000 Euro. Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 60 Prozent des nachgewiesenen Anschaffungspreises der jeweiligen Technologie. Voraussetzung ist die Gewährung des vorgenannten Zuschusses für ein Neufahrzeug im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs.

Folgender Satz: „Voraussetzung ist die Gewährung des vorgenannten Zuschusses für ein Neufahrzeug im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs.“ Sollte ersatzlos gestrichen werden.

Ein weiterer Absatz ist hinzuzufügen:

Der Erwerb bzw. die Umbaukosten des Umrüstfahrzeugs nach Nummer 2 dieser Richtlinie darf nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden. (Kumulierungsverbot)

7 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Frist, Nachweis, zu beachtende Vorschriften

7.3 Verwendungsnachweis

Hinsichtlich des Verwendungsnachweises gelten die Regelungen der ANBest-P.

Zur Verwendungsnachweisprüfung hat der Zuwendungsempfänger bei der Bewilligungsbehörde folgende Unterlagen unter Beachtung der in Nummer 2 genannten Fristen durch eine elektronische Kopie vorzulegen:

- a) die Zulassungsbescheinigungen Teil I (Neu- und Bestandsfahrzeug),
- b) Verwertungsnachweis des Bestandsfahrzeugs [bzw. Umrüstmachweis des Bestandsfahrzeugs]
- c) einen Nachweis über den Erwerb des Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI (Kauf oder Leasing) bzw. eines Fahrzeugs mit Elektroantrieb oder Wasserstoff-/Brennzelltechnologie [oder dessen Umbau als Retrofit-Lösung] gemäß Nummer 2 dieser Richtlinie,
- d) einen Nachweis über den Einbau eines AAS,
- e) sofern es sich nicht um ein elektro- oder wasserstoffbetriebenes Nutzfahrzeug handelt: einen Nachweis über die Ausstattung des Neufahrzeugs mit rollwiderstandsoptimierten Reifen,
- f) gegebenenfalls einen Nachweis über den Erwerb intelligenter Trailer-Technologie,
- g) die Zulassungsbescheinigung Teil I.

Der vorgehende Absatz ist um die Begrifflichkeit und Logik eines Umbau (Retrofit) entsprechend zu ergänzen.

Darüber hinaus schlagen wir vor die Richtlinie anstatt bis zum 30. Juni 2021 bis zum 30. September oder später zu befristen.

Untenstehend finden Sie die von uns bereinigte Fassung der Richtlinie.



Bundesverband eMobilität e.V. – BEM
Markus Emmert – Vorstand
Oranienplatz 5
10999 Berlin

www.bem-ev.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte

vom 7. Dezember 2020

Präambel

Angesichts der globalen COVID-19-Pandemie ist es zu einem erheblichen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung gekommen. Deutschland als global vernetzte Exportnation muss sich dieser Situation mit ihren Herausforderungen stellen und die direkten Folgen der Pandemie für die Wirtschaft im Inland bekämpfen und auf die verschlechterte Wirtschaftslage reagieren.

Die Bundesregierung hat vor diesem Hintergrund vereinbart, Deutschland schnell wieder auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zu führen, der Arbeitsplätze und Wohlstand sichert **und gleichzeitig die klimapolitischen Anforderungen erfüllt.**

Neben der gesonderten Förderung und Schwerpunktsetzung im Bereich der elektro- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeuge wird diese Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der konventionellen Nutzfahrzeugflotte einen entsprechenden Beitrag leisten: Ziel ist es, Arbeitsplätze dauerhaft zu erhalten, der Wirtschaft einen spürbaren Impuls zu verleihen und das Kohlendioxid (CO₂)-Emissionsniveau der Nutzfahrzeugflotte abzusenken.

Sie soll dazu beitragen, dass die Fahrzeugproduktion und die Fahrzeugzulassungen wieder spürbar gesteigert werden, nachdem hier in Folge des besonderen und weitreichenden Pandemiegeschehens ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen war. Erwartet wird dadurch ein Wirtschaftsimpuls zur Abschwächung der COVID-19-Folgen für die Nutzfahrzeugindustrie und das Speditionsgewerbe, der sich als Eindämmung der ökonomischen Folgen der Krise sowie Verbesserung des Wachstumspotentials erweist.

1 Förderziel und Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Bewilligungsbehörde

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Zweck der Förderung ist es, durch eine Zuwendung in Form eines finanziellen Zuschusses einen Anreiz für den Austausch der Bestandsflotte schwerer Nutzfahrzeuge zugunsten moderner schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb oder mit konventionellem Verbrennungsmotor der Schadstoffklasse Euro VI zu schaffen, um auf diese Weise einen wirksamen Wirtschaftsimpuls zugunsten von Fahrzeugproduktion und -zulassung sowie damit einhergehend einen spürbaren und anhaltenden Beitrag zur Absenkung des CO₂- und Schadstoffemissionsniveaus der Flotte in einem kurzen Zeitraum zu erreichen.

1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, sowie nach Maßgabe der „Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“)" in der jeweils geltenden Fassung. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1.3 Bewilligungsbehörde

Über Anträge auf Gewährung einer Zuwendung entscheidet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als Bewilligungsbehörde. Näheres regelt Nummer 7.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist der im Wege der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs

entweder der Schadstoffklasse Euro 0, I oder II gemäß der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gas- und partikelförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen

oder der Schadstoffklasse Euro III, IV oder V gemäß der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen

oder der Schadstoffklasse EEV gemäß der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates

erfolgte Erwerb eines Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI gemäß der Verordnung (EG) 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG oder eines Neufahrzeugs mit Elektro- oder Wasserstoff-/Brennstoffzellantrieb im Sinne des § 2 Nummer 2, 3 und 4 des Elektromobilitätsgesetzes nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Zu Zwecken der Absenkung des CO₂-Emissionsniveaus im Vergleich zu seinem Serienzustand muss das Neufahrzeug der Schadstoffklasse Euro VI nach Nummer 2 dieser Richtlinie im Zeitpunkt der Auslieferung mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet sein, die hinsichtlich des Rollwiderstandsbeiwerts nach Anhang I der Verordnung (EU) 2020/740 des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verord-

nung (EG) Nr. 1222/2009 mit den Energie-Effizienz-Klassen A oder B gekennzeichnet sind. Der Nachweis über die Ausstattung des Neufahrzeugs **oder der Retrofit-Lösung** mit den vorgenannten Reifen ist dem Antrag auf Auszahlung beizufügen.

„Fahrzeug“ ist ein Kraftfahrzeug der Fahrzeugklasse N2 oder N3 gemäß des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) oder gemäß des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 7 500 kg.

Das Neufahrzeug **oder die Retrofit-Lösung** muss über ein Abbiegeassistenzsystem (AAS) verfügen. Das verbaute AAS muss die gesamte Nummer 2 der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Verkehrsblatt vom 15. Oktober 2018 bekannt gemachten Empfehlungen erfüllen („Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“). Der Nachweis über die Verfügbarkeit eines AAS im Fahrzeug kann durch Vorlage entweder des Erwerbsnachweises des Fahrzeugs (im Fall der Verfügbarkeit im Rahmen des Erwerbs vom Fahrzeughersteller) oder einer Bestätigung des nachträglichen Einbaus (bei erfolgter Nachrüstung durch Drittanbieter) erbracht werden und ist dem Antrag beizufügen.

Ein Fahrzeug ist ein „Neufahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie, wenn es das Produktionsjahr 2021 aufweist.

Ein Fahrzeug ist ein „Retrofit-Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie, wenn ein Bestandsfahrzeug der Schadstoffklasse V oder geringer umgerüstet und ertüchtigt wurde und nach den Bestimmungen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) unter §2 Begriffsbestimmungen zugelassen wird und das Produktionsjahr 2021 aufweist.

„Verschrottung“ meint die nach den Anforderungen der Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung) erfolgte ordnungsgemäße Verwertung sowie weitere Behandlung der Restkarosserie in einer Schredderanlage (vollständige Unbrauchbarmachung). Als Zeitpunkt der Verschrottung gilt das im Verwertungsnachweis für die Überlassung des Fahrzeugs an den Demontagebetrieb aufgeführte Datum. Diese Überlassung zur Verschrottung des Bestandsfahrzeugs muss spätestens zwei Monate nach erstmaliger verkehrsrechtlicher Zulassung des Neufahrzeugs nach Nummer 2 dieser Richtlinie und spätestens bis zum 31. Dezember 2021 erfolgen. Der Verwertungsnachweis des Bestandsfahrzeugs muss der Bewilligungsbehörde bis zum 31. Dezember 2021 vorliegen. Der Verwertungsnachweis muss bei der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs bei der Zulassungsbehörde vorgelegt worden sein.

Gegenstand der Förderung ist zudem die Anschaffung von intelligenter Trailer-Technologie, deren Einsatz erhebliche Effizienzreserven im Betrieb bietet und damit den Energieverbrauch mindert. Als solche kommen etwa (nicht abschließend) Technologien zur Reifendruckmessung oder zur digitalen Achssteuerung für Auflieger oder Anhänger oder aerodynamische Anbauteile für Auflieger oder Anhänger in Betracht.

Der Erwerb intelligenter Trailer-Technologie muss nachgewiesen werden. Der Nachweis muss zwei Monate nach Anschaffung und spätestens bis zum 31. Dezember 2021 gegenüber der Bewilligungsbehörde erfolgen.

„Erwerb“ meint die Anschaffung des neuen **oder umgerüsteten** Fahrzeugs entweder zu Eigentum des Antragstellers oder im Wege eines Leasingvertrags. Im Fall eines Erwerbs zu Eigentum muss das Fahrzeug über mindestens 24 Monate bei dem Antragsteller verbleiben. Im Fall des Leasings muss der Leasingvertrag eine Mindestlaufzeit von 24 Monaten haben. Der Erwerb ist in geeigneter Form nachzuweisen.

Das erworbene Fahrzeug muss zugelassen werden. Der Nachweis über die erfolgte Zulassung muss zwei Monate nach Zulassung und spätestens bis zum **31. Dezember 2021 28.02.2022** gegenüber der Bewilligungsbehörde erfolgen.

3 Antragsberechtigung und Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen des Privatrechts, die das Bestandsfahrzeug sowie auch das Neufahrzeug für gewerbliche Zwecke nutzen, und die im Sinne der Nummer 2 ein solches Bestandsfahrzeug verschrotten und ein solches Neufahrzeug erwerben und auf sich zulassen. Das Bestandsfahrzeug muss mindestens über die vergangenen 12 Monate – zurückgerechnet vom Zeitpunkt der Verschrottung – in Deutschland zugelassen gewesen sein.

Zuwendungsempfänger ist der Antragsteller.

Die Minderbeteiligung einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft ist unschädlich.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen nach dieser Richtlinie dürfen gemäß der Verwaltungsvorschrift Nummer 1.4 zu § 44 Absatz 1 BHO nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind. Die Bewilligungsbehörde kann im Einzelfall allein und das zuständige Bundesministerium für einzelne Förderbereiche im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen Ausnahmen zulassen. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen. Eine Förderung darf auch Antragstellern, die sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befinden, nicht gewährt werden. Eine Bonitätsprüfung des Antragstellers durch den unten bezeichneten Projektträger bleibt vorbehalten und kann zu einer Versagung der Förderung führen.

Antragstellern, die sich am 31. Dezember 2019 bereits in Schwierigkeiten gemäß Artikel 2 Absatz 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung befanden, dürfen keine Beihilfen nach dieser Richtlinie gewährt werden, abweichend davon können Beihilfen für kleine und Kleinstunternehmen (im Sinne des Anhangs I der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung) gewährt werden, die sich am 31. Dezember 2019 bereits in Schwierigkeiten befanden, sofern diese Unternehmen nicht Gegenstand eines Insolvenzverfahrens nach nationalem Recht sind und sie weder Rettungsbeihilfen noch Umstrukturierungsbeihilfen erhalten haben.

Zuwendungen dürfen nur solchen Empfängern bewilligt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Es erfolgt die Gewährung einer einmaligen Zuwendung als nicht rückzahlbarer Zuschuss an den Antragsteller. Es handelt sich um eine Festbetragsfinanzierung. Der Zuschuss wird bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die Höhe des Zuschusses beträgt 15 000 Euro im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs der Schadstoffklasse Euro V oder EEV oder 10 000 Euro im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs der Schadstoffklasse Euro IV oder schlechter. Der Zuschuss darf pro Neufahrzeug und dem im Zusammenhang mit dessen Erwerb verschrotteten Bestandsfahrzeug nur einmal gezahlt werden.

Die Höhe des Zuschusses beträgt 150 000 Euro im Fall der Umrüstung eines Bestandsfahrzeugs der Schadstoffklasse Euro V oder schlechter, auf einen alternativen CO₂-freien Antrieb nach EmoG. Der Zuschuss darf pro Umrüstfahrzeug und dem im Zusammenhang mit dessen Erwerb umgerüsteten Bestandsfahrzeug nur einmal gezahlt werden. Die Höhe des Zuschusses/Zuwendung beträgt bis zu 80 Prozent der nachgewiesenen Umbaukosten (Mehrkosten).

Die Bezuschussung der Anschaffung intelligenter Trailer-Technologie erfolgt in Höhe von bis zu 5 000 Euro. Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 60 Prozent des nachgewiesenen Anschaffungspreises der jeweiligen Technologie. Voraussetzung ist die Gewährung des vorgenannten Zuschusses für ein Neufahrzeug im Fall der Verschrottung eines Bestandsfahrzeugs.

Der Antragsteller hat in elektronischer Form jede Kleinbeihilfe anzugeben, die er bislang auf Basis der „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ erhalten hat. Eine Überschreitung des Höchstbetrags von 800 000 Euro pro Antragsteller ist nicht zulässig. Gewährte Darlehen auf Grundlage der „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“, die spätestens am 30. Juni 2021 zurückgezahlt werden, werden nicht auf die Obergrenze von 800 000 Euro angerechnet.

Eine Kumulierung von Beihilfen nach dieser Regelung ist zulässig mit anderen Beihilfen auf der Grundlage der Mitteilung der Europäischen Kommission C(2020) 1863 final vom 19. März 2020 in der Fassung vom 13. Oktober 2020 (C(2020) 7127 final), insbesondere mit Beihilfen nach der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Bürgschaften, Rückbürgschaften und Garantien im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Bürgschaften 2020“) und der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen für niedrigverzinsliche Darlehen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Beihilfen für niedrigverzinsliche Darlehen 2020“).

Sofern die Regeln der nachstehend genannten Verordnungen eingehalten sind, ist eine Kumulierung von Beihilfen nach dieser Richtlinie auch zulässig mit Beihilfen nach der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung sowie der De-minimis-Verordnung.

Der Erwerb des Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI nach Nummer 2 dieser Richtlinie darf nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden.

Der Erwerb bzw. die Umbaukosten des Umrüstfahrzeugs nach Nummer 2 dieser Richtlinie darf nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden. (Kumulierungsverbot)

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne von § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P). Die Nebenbestimmungen werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Nach § 4 Absatz 4 der „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ hat die beihilfengebende Stelle sicherzustellen, dass Beihilfen von mehr als 100 000 Euro bzw. mehr als 10 000 Euro im Bereich Landwirtschaft und Fischerei auf einer ausführlichen Beihilfewebsite oder über das IT-System der Europäischen Kommission veröffentlicht werden.

Die Bewilligungsbehörde verpflichtet sich zum datenschutzkonformen Umgang mit den erteilten Auskünften im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen.

Alle relevanten Informationen zu jeder auf der Grundlage dieser Richtlinie gewährten Einzelbeihilfe werden innerhalb von zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt ihrer Gewährung auf einer ausführlichen Beihilfewebsite oder über das IT-Instrument der Kommission veröffentlicht.

Bei Verstoß gegen eine im Förderbescheid genannte Obliegenheit oder Verpflichtung kann die Zuwendung zurück-gefordert werden.

7 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Frist, Nachweis, zu beachtende Vorschriften

7.1 Antragsverfahren

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI das BAG als Bewilligungsbehörde beauftragt.

Nach Vorliegen der technischen und organisatorischen Voraussetzungen gibt die Bewilligungsbehörde mit einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Wochen auf ihrer Internetseite das Datum bekannt, ab dem erstmalig Anträge nach dieser Richtlinie gestellt werden können.

Die Anträge sind ausschließlich in elektronischer Form mit allen erforderlichen Unterlagen über die Internetadresse <https://antrag-gbbmvi.bund.de> einzureichen.

Die Rechtsgrundlagen sowie Merkblätter und etwaige Hinweise können abgerufen werden unter der Internetadresse: <https://www.bag.bund.de> und im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de>.

Das BAG kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Vervollständigung des Antrags, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung gilt jeweils eine Frist von zwei Wochen. Eine verspätete Nachreichung kann zur Ablehnung des Antrags führen.

Das elektronische Antragssystem wird geschlossen, wenn keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung stehen. Das im Rahmen dieser Richtlinie zu verwendende Portal für die elektronische Antragstellung ist über die Internetadresse <https://antrag-gbbmvi.bund.de> erreichbar. Dort ist auch das erforderliche Kontrollformular nach Absatz 3 abrufbar.

Eine Antragstellung ist bis spätestens 15. April 2021 bei der Bewilligungsbehörde möglich (Ausschlussfrist). Es gilt das Datum des elektronischen Eingangs des vollständigen und bescheidungsreifen Antrags bei der Bewilligungsbehörde.

Der Antrag auf Gewährung des Zuschusses ist nach dem von der Bewilligungsbehörde vorgegebenem Muster einschließlich der erforderlichen Bescheinigungen und Nachweise bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Mit dem Antrag hat der Antragsteller der Bewilligungsbehörde das unterschriebene Kontrollformular zu übermitteln, um die Rechtsverbindlichkeit zu bestätigen.

Ferner hat der Antrag folgende Angaben des Antragsberechtigten zu enthalten:

- a) Vorname und Familienname bzw. Name der Firma,
- b) bei natürlichen Personen Tag der Geburt,
- c) zuständiges Finanzamt sowie
- d) bei natürlichen Personen die steuerliche Identifikationsnummer nach § 139b AO, in allen anderen Fällen die Steuernummer,
- e) Angaben zum anzuschaffenden Neufahrzeug.

Darüber hinaus hat der Antragsteller bei der Bewilligungsbehörde folgende Unterlagen unter Beachtung der oben genannten Fristen durch eine elektronische Kopie vorzulegen:

Zulassungsbescheinigung Teil I des zu verschrottenden Bestandsfahrzeugs.

Die für die Bearbeitung des Antrags erforderlichen Unterlagen sind ausschließlich über das bereitgestellte Portal zu übermitteln.

7.2 Bewilligungsverfahren und Auszahlung

Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs der vollständigen Antragsunterlagen (einschließlich aller erforderlichen Nachweise) bearbeitet.

Innerhalb von einem Monat nach Erhalt des Zuwendungsbescheids hat der Zuwendungsempfänger nachzuweisen, dass er eine verbindliche Verpflichtung (verbindliche Bestellung oder Abschluss des Kaufvertrags) zur Anschaffung des Neufahrzeugs nach Nummer 2 eingegangen ist. Hierzu hat der Zuwendungsempfänger auf elektronischem Weg unter Verwendung des Portals: <https://antrag-bbmvi.bund.de> einen geeigneten Nachweis über den Erwerb des Neufahrzeugs (z. B. Kaufvertrag) bei der Bewilligungsbehörde vorzulegen.

Die Auszahlung erfolgt nach Eintritt der Bestandskraft des stattgebenden Bewilligungsbescheids und fristgerechter Vorlage der verbindlichen Verpflichtung unbar auf das vom Antragsteller benannte Konto. Eine Abtretung ist nicht zulässig. Die zweckgemäße Verwendung muss innerhalb der im Bescheid geregelten Verwendungsfrist erfolgen.

Die Auszahlung erfolgt unter dem Vorbehalt der Rückforderung.

Gewährungen von Kleinbeihilfen auf Grundlage der „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ sind bis zum 30. Juni 2021 möglich.

Die Bewilligungsbehörde wird alle Unterlagen über gewährte Beihilfen nach dieser Richtlinie, die die Einhaltung der vorliegend genannten Voraussetzungen belegen, für zehn Jahre nach Gewährung der Beihilfe aufbewahren. Sie sind der Europäischen Kommission auf Verlangen herauszugeben.

7.3 Verwendungsnachweis

Hinsichtlich des Verwendungsnachweises gelten die Regelungen der ANBest-P.

Zur Verwendungsnachweisprüfung hat der Zuwendungsempfänger bei der Bewilligungsbehörde folgende Unterlagen unter Beachtung der in Nummer 2 genannten Fristen durch eine elektronische Kopie vorzulegen:

- h) die Zulassungsbescheinigungen Teil I (Neu- und Bestandsfahrzeug),
- i) Verwertungsnachweis des Bestandsfahrzeugs bzw. Umrüstmachweis des Bestandsfahrzeugs
- j) einen Nachweis über den Erwerb des Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI (Kauf oder Leasing) bzw. eines Fahrzeugs mit Elektroantrieb oder Wasserstoff-/Brennzelltechnologie oder dessen Umbau als Retrofit-Lösung gemäß Nummer 2 dieser Richtlinie,
- k) einen Nachweis über den Einbau eines AAS,
- l) sofern es sich nicht um ein elektro- oder wasserstoffbetriebenes Nutzfahrzeug handelt: einen Nachweis über die Ausstattung des Neufahrzeugs mit rollwiderstandsoptimierten Reifen,
- m) gegebenenfalls einen Nachweis über den Erwerb intelligenter Trailer-Technologie,
- n) die Zulassungsbescheinigung Teil I.

7.4 Zu beachtende Vorschriften

Die Bewilligungsbehörde ist zu stichprobenartigen Nachprüfungen befugt. Der Antragsteller willigt ein, dass die Bewilligungsbehörde zur Prüfung der Antragsvoraussetzungen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt- Bundesamtes abrufen sowie andere Behörden des Bundes oder Dritte hinzuziehen kann.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23 und 44 BHO sowie die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und ist bis zum 30. Juni September 2021 befristet.

Berlin, den 7. Dezember 2020

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag Zielke