



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der zweiten Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte

Vom 12. Juli 2021

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.

Neben der Förderung im Bereich der elektro- und wasserstoffbetriebenen Nutzfahrzeuge wird diese Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der konventionellen Nutzfahrzeugflotte einen entsprechenden Beitrag leisten.

Sie folgt der Förderrichtlinie, die bis zum 30. September 2021 befristet war (BAnz AT 08.01.2021 B3, geändert durch BAnz AT 15.02.2021 B2, BAnz AT 19.03.2021 B3 sowie BAnz AT 27.05.2021 B4), deren Ziel darin bestand, Arbeitsplätze dauerhaft zu erhalten und der Wirtschaft einen spürbaren Impuls zu verleihen. Die „Zweite Richtlinie zur Förderung der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte“ legt den Schwerpunkt auf den Aspekt des Klimaschutzes, indem sie einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Absenkung des Kohlendioxid (CO₂)-Emissionsniveaus der Nutzfahrzeugflotte leistet. Die von ihr formulierten Anforderungen an die Unterschreitung der spezifischen CO₂-Emissionswerte fördert und beschleunigt den Umstieg von Fahrzeugen mit hohem Emissionslevel hin zu deutlich emissionsärmeren Nutzfahrzeugen mit konventionellem Antrieb.

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“)¹ 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 8.

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 Mit-

¹ Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Förderrichtlinie gilt die Vierte Geänderte Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in der Fassung gemäß Genehmigung durch die Europäische Kommission vom 12. Februar 2021 unter der Beihilfe-Nr. SA.61744.



gliedstaaten 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 (entweder Lastkraftwagen oder Sattelzugmaschine) 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.

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 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 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 Verwendungsnachweis beizufügen.

Ein Fahrzeug ist ein „Neufahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie, wenn es das Produktionsjahr 2021 oder jünger 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 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 Ziffer 2 dieser Richtlinie und spätestens bis zum 30. Juni 2022 erfolgen. Der Verwertungsnachweis des Bestandsfahrzeugs muss der Bewilligungsbehörde bis zum 30. Juni 2022 vorliegen. Der Verwertungsnachweis muss bei der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs bei der Zulassungsbehörde vorgelegt worden sein. Ist der Erwerb eines Neufahrzeugs (siehe unten) nicht bis zum 30. Juni 2022 möglich, so verlängert sich die Frist zur Verschrottung bis spätestens zum 30. September 2022.

Gegenstand der Förderung ist außerdem 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 30. Juni 2022 gegenüber der Bewilligungsbehörde erfolgen. In begründeten



Ausnahmefällen (z. B. Materiallieferengpässe) kann diese Frist auf den 30. September 2022 verlängert werden; der Ausnahmefall ist durch eine Herstellerbescheinigung nachzuweisen.

„Erwerb“ meint die Anschaffung des neuen Fahrzeugs bzw. der intelligenten Trailer-Technologie entweder zu Eigentum des Antragstellers (Darlehenskauf, Darlehensfinanzierung, Mietkauf, Leasingkauf) oder im Wege eines Leasingvertrags oder eines Mietkaufs. Im Fall eines Erwerbs zu Eigentum muss das Fahrzeug bzw. die intelligente Trailer-Technologie über mindestens 24 Monate bei dem Antragssteller 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 30. Juni 2022 gegenüber der Bewilligungsbehörde erfolgen. In begründeten Ausnahmefällen (z. B. Materiallieferengpässe) kann diese Frist auf den 30. September 2022 verlängert werden; der Ausnahmefall ist durch eine Herstellerbescheinigung nachzuweisen.

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 in Deutschland mindestens über die vergangenen zwölf Monate – zurückgerechnet vom Zeitpunkt der Verschrottung – zugelassen gewesen oder in Betrieb genommen worden sein, soweit eine straßenverkehrsrechtliche Zulassung nicht vorgeschrieben ist. Zuwendungsempfänger ist der Antragsteller.

Die Minderbeteiligung einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft ist unschädlich.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragsteller:

- die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der EU-Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung² [AGVO]),
- die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 AGVO anzusehen sind,
- über deren Vermögen ein Insolvenz- oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind 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 § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

Eine Bonitätsprüfung des Antragstellers durch die unten bezeichnete Bewilligungsbehörde bleibt vorbehalten und kann zu einer Versagung der Förderung führen.

4 Besondere Fördervoraussetzungen

Das Neufahrzeug muss bei einer Antragsstellung ab dem 26. Juli 2021 zusätzlich zu den Voraussetzungen der Nummer 2 die nachfolgenden Nummern 4.1 und 4.2 kumulativ erfüllen. Soweit das Neufahrzeug nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG gemäß deren Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 oder es sich bei dem Neufahrzeug um ein „Arbeitsfahrzeug“ im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG handelt, ist allein die Vorgabe der Nummer 4.2 zu erfüllen.

4.1 Unterschreitung spezifischer CO₂-Emissionswerte

Das Neufahrzeug muss den folgenden spezifischen CO₂-Emissionswert der Fahrzeuguntergruppe, der es gemäß Tabelle 1 des Anhangs I der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates zugeordnet ist, unterschreiten. Der spezifische CO₂-Emissionswert ist nach Anhang I der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates zu ermitteln.

² Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV.



4-UD:	307,2 g/tkm
4-RD:	197,2 g/tkm
4-LH:	99,1 g/tkm
5-RD:	84,0 g/tkm
5-LH:	55,3 g/tkm
9-RD:	111,0 g/tkm
9-LH:	62,3 g/tkm
10-RD:	83,3 g/tkm
10-LH:	57,0 g/tkm

4.2 Ausrüstung des Neufahrzeugs mit CO₂-senkender Zusatzausstattung

Soweit herstellereitig entsprechende Merkmale in Form CO₂-senkender Zusatzausstattung zum Zeitpunkt der Fahrzeugbestellung angeboten werden, muss das Neufahrzeug im Zeitpunkt der Auslieferung mit wenigstens zwei zusätzlichen Merkmalen ausgestattet sein, die geeignet sind, das CO₂-Emissionsniveau des Neufahrzeugs im Vergleich mit seinem Serienzustand zu senken. Anderenfalls muss das Fahrzeug über wenigstens ein solches Merkmal verfügen.

Als solche kommen (nicht abschließend) in Betracht: Bauteile, die die Aerodynamik des Neufahrzeugs gegenüber dessen Serienzustand verbessern, automatische Leerlaufbegrenzer zur Kraftstoffeinsparung, Luftpress-Automatiken zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes, Getriebeleerlaufautomatiken bei Gefälle, Liftachsen, Start-Stopp-Systeme, voll-automatisierte Getriebe/Schaltssysteme, vorausschauender Tempomat.

4.3 Nachweise

Der Antragsteller muss die Unterschreitung der vorgenannten spezifischen CO₂-Emissionswerte (Nummer 4.1) sowie den Erwerb der CO₂-senkenden Zusatzausstattung (Nummer 4.2) durch eine Herstellerbescheinigung nachweisen. Unterfällt ein Neufahrzeug keiner der in Nummer 4.1 aufgelisteten Untergruppen und liegt daher für dieses Fahrzeug kein spezifischer CO₂-Emissionswert vor, entfällt die Nachweispflicht; dieser Umstand ist durch eine Herstellerbescheinigung zu belegen. Sind für das Fahrzeug weniger als zwei Merkmale im Sinne der Nummer 4.2 verfügbar, so ist auch dieser Umstand durch eine Herstellerbescheinigung nachzuweisen.

Die Nachweise sind dem Zwischennachweis beizufügen.

5 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.

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.

6 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 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.

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 1 800 000 Euro pro Antragsteller ist nicht zulässig. Gewährte Darlehen auf Grundlage der „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“, die spätestens am 31. Dezember 2021 zurückgezahlt werden, werden nicht auf die Obergrenze von 1 800 000 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 AGVO sowie der De-minimis-Verordnung³.

Der Erwerb des Neufahrzeugs der Schadstoffklasse Euro VI und einer intelligenten Trailer-Technologie nach Nummer 2 dieser Richtlinie darf nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden.

7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 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 Zuwendungsbescheids.

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.

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

Alle relevanten Informationen⁴ zu jeder auf der Grundlage dieser Richtlinie gewährten Einzelbeihilfe werden innerhalb von zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt ihrer Gewährung auf einer ausführlichen Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Kommission⁵ veröffentlicht.

Bei Verstoß gegen eine im Förderbescheid genannte Obliegenheit oder Verpflichtung kann die Zuwendung zurückgefordert werden.

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

8.1 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 Internetseite⁶ 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 8 abrufbar.

Eine Antragstellung ist vom 26. Juli 2021 bis spätestens 31. Oktober 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.

³ Dies sind die Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), die Verordnung (EU) Nr. 1408/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen im Agrarsektor (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 9), die Verordnung (EU) Nr. 717/2014 der Kommission vom 27. Juni 2014 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen im Fischerei- und Aquakultursektor (ABl. L 190 vom 28.6.2014, S. 45) und die Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen (ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8).

⁴ Dabei handelt es sich um die in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission geforderten Informationen. Bei rückzahlbaren Vorschüssen, Garantien, Darlehen, nachrangigen Darlehen und sonstigen Formen der Beihilfe wird der Nennwert des zugrundeliegenden Beihilfeinstruments pro Empfänger angegeben. Bei Steuervorteilen und Vergünstigungen in Bezug auf andere Zahlungen können die einzelnen Beihilfebeträge in Spannen angegeben werden.

⁵ Die öffentliche Suchfunktion der Beihilfentransparenzdatenbank bietet gemäß den diesbezüglichen europäischen Transparenzanforderungen Zugang zu den von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Angaben über die einzelnen Beihilfen. Sie kann unter folgender Adresse aufgerufen werden: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>.

⁶ Amtlicher Hinweis: Die Internetseite des BAG ist unter <http://www.bag.bund.de> zu erreichen.



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,
- d) bei natürlichen Personen die steuerliche Identifikationsnummer nach § 139b der Abgabenordnung, in allen anderen Fällen die Steuernummer,
- e) Angaben zum anzuschaffenden Neufahrzeug sowie
- f) Angaben zum zu verschrottenden Bestandsfahrzeug.

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.

8.2 Bewilligungsverfahren

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 bzw. der intelligenten Trailer-Technologie nach Nummer 2 eingegangen ist. Hierzu hat der Zuwendungsempfänger auf elektronischem Weg unter Verwendung des Portals: <https://antrag-gbbmvi.bund.de> einen geeigneten Nachweis über den Erwerb des Neufahrzeugs (z. B. Kaufvertrag) bzw. der intelligenten Trailer-Technologie 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 31. Dezember 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.

8.3 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 Zulassungsbescheinigung Teil I des Neufahrzeugs,
- b) Verwertungsnachweis 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 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 Nachweise der Nummer 4.3.

8.4 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 Zuwendungsbescheids 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.



9 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und ist bis zum 31. Dezember 2021 befristet.

Berlin, den 12. Juli 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Zielke
