



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 14.08.2023

Fassung

Gültig ab: 14.08.2023

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur sowie für den Erwerb von sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen in Nordrhein-Westfalen

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur sowie für den Erwerb von sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen in Nordrhein-Westfalen

Runderlass

des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie

Vom 14. August 2023

1

Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1

Zuwendungszweck

Zur Erfüllung der Klimaschutzziele des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine Umstellung der Fahrzeugantriebe auf klimafreundliche Technologien notwendig. Dazu bedarf es der strategischen Weiterentwicklung der Elektro- und Wasserstoffmobilität. Das umfasst die Anschaffung von sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen und den Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur von Ladepunkten sowie von Wasserstofftankstellen.

1.2

Rechtsgrundlage

Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt die Zuwendungen auf Antrag nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie sowie der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 ([GV. NRW. S. 158](#)) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden LHO, sowie den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden VV zur LHO, und der 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 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2023/1315 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) geändert worden ist, im Folgenden AGVO. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Eine nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie gewährte Zuwendung an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 47), im Folgenden AEUV. Bezüglich der Fördergegenstände unter Nummer 2.1, Nummer 2.2 und Nummer 2.3 ist die Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 2 und Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Beihilfe alle Voraussetzungen des Kapitels I der AGVO sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III, Artikel 36a oder Artikel 36b der AGVO erfüllt.

1.3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie ist:

- a) Ladepunkt: eine Vorrichtung, an der zeitgleich nur jeweils ein Elektrofahrzeug geladen werden kann,
- b) Ladeeinrichtung: stationäre Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge, die aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen kann,

- c) Standort: eine Fläche, auf der ein oder mehrere Ladepunkte, die von demselben Netzan-
schluss versorgt werden, installiert werden oder eine Fläche, auf der Wasserstofftankinfrastruk-
tur errichtet wird,
- d) Netzanschluss: die technische Verbindung des Ladestandorts an das Nieder- oder Mittel-
spannungsnetz sowie das Telekommunikationsnetz,
- e) Normal-Ladepunkt: Ladepunkt mit einer Ladeleistung von 3,7 bis höchstens 22 Kilowatt,
- f) Schnell-Ladepunkt: Ladepunkt mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt,
- g) Maximaler Förderbetrag: maximal mögliche Förderung in Form von Höchstbeträgen in Euro
und prozentualen Höchstquoten der zuwendungsfähigen Ausgaben,
- h) Fahrzeug: ein Straßenfahrzeug der Fahrzeugklasse M1, M2, M3, N1, N2, N3 oder L, ein für den
Personen- oder Güterverkehr eingesetztes Binnen-, See- oder Küstenschiff, Schienenfahrzeuge
oder Luftfahrzeuge,
- i) Personenkraftfahrzeug: ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse M1 oder M2 zur Personenbeförde-
rung gemäß Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Septem-
ber 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraft-
fahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten
für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1, L 127 vom 26.5.2009, S. 22, L 291 vom
7.11.2015, S. 11, L 308 vom 25.11.2015, S. 11, L 002 vom 6.1.2020, S. 13), die zuletzt durch die Ver-
ordnung (EU) 2019/543 (ABl. L 95 vom 4.4.2019, S. 1) geändert worden ist,
- j) Leichtes Nutzfahrzeug: ein Fahrzeug der Klasse N1, das für den Transport von Gütern auf der
Straße verwendet wird,
- k) Schweres Nutzfahrzeug: ein Fahrzeug der Klasse M3 zur Personenbeförderung oder ein Fahr-
zeug der Klasse N2 oder N3, das für den Transport von Gütern auf der Straße verwendet wird,
- l) Erneuerbarer Strom: Strom aus erneuerbaren Energiequellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 1
der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember
2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom
21.12.2018, S. 82, L 311 vom 25.9.2020, S. 11, L 041 vom 22.2.2022, S. 37), die zuletzt durch De-
legierte Verordnung (EU) 2022/759 der Kommission vom 14.12.2021 (ABl. L 139 vom 18.5.2022,
S. 1) geändert worden ist,
- m) Erneuerbarer Wasserstoff: Wasserstoff, der gemäß den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 für
flüssige oder gasförmige erneuerbare Verkehrskraftstoffe nicht biogenen Ursprungs aus erneu-
erbaren Energien gewonnen wurde,
- n) Wasserstofftankinfrastruktur: Infrastruktur zur Versorgung von Fahrzeugen mit Wasserstoff,
- o) Sauberes Fahrzeug: ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 2 Nummer 102f der AGVO,
- p) Emissionsfreies Fahrzeug: ein Fahrzeug im Sinne des Artikels 2 Nummer 102g der AGVO.

Für weitere Begriffsbestimmungen wird auf die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016, (BGBl. I S. 457) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden LSV, verwiesen.

2

Gegenstand der Förderung

2.1

Beschaffung und Errichtung von Ladeinfrastruktur

Gegenstand der Förderung ist die Beschaffung und Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge in Nordrhein-Westfalen mit mindestens einem fest installierten Ladepunkt, einschließlich des dafür erforderlichen Netzanschlusses.

Förderfähig sind Ausgaben für den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung von Ladeinfrastruktur. Dazu können die Ausgaben für

- a) die Ladeinfrastruktur selbst und dazugehörige technische Ausrüstung,
- b) die Ausgaben für die Installation oder Modernisierung elektrischer oder anderer Komponenten einschließlich Stromkabeln und Transformatoren, die erforderlich sind, um die Ladeinfrastruktur ans Netz oder an eine lokale Anlage zur Erzeugung oder Speicherung von Strom anzuschließen,
- c) die Ausgaben für Baumaßnahmen,
- d) Anpassungen von Grundflächen oder Straßen und
- e) die Ausgaben für die Einholung von Genehmigungen gehören.

Förderfähig sind auch die Investitionsausgaben für die am Standort der Infrastruktur erfolgende Erzeugung von erneuerbarem Strom sowie die Investitionsausgaben für Einheiten zur Speicherung von erneuerbarem Strom, sofern dies im Förderaufruf vorgesehen ist. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom darf die maximale Nennleistung oder die maximale Ladekapazität der Ladeinfrastruktur nicht übersteigen, an die sie angeschlossen ist.

Nicht förderfähig sind der Erwerb von Grundstücken sowie insbesondere Ausgaben für die Planung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur sowie Eigenleistungen der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers.

Einzelheiten zur Förderfähigkeit ergeben sich aus Nummer 4.3 dieser Förderrichtlinie und der AGVO.

2.2

Beschaffung und Errichtung von Wasserstofftankinfrastruktur

Gegenstand der Förderung ist die Beschaffung und Errichtung von Wasserstofftankinfrastruktur für Fahrzeuge in Nordrhein-Westfalen.

Förderfähig sind Ausgaben für den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung von Wasserstofftankinfrastruktur. Dazu können die Ausgaben für

- a) die Wasserstofftankinfrastruktur selbst und dazugehörige technische Ausrüstung,
- b) die Ausgaben für die Installation oder Modernisierung von Komponenten, die erforderlich sind, um die Wasserstofftankinfrastruktur ans Netz oder an eine lokale Anlage zur Erzeugung oder Speicherung von Wasserstoff anzuschließen,
- c) die Ausgaben für Baumaßnahmen,
- d) Anpassungen von Grundflächen oder Straßen und
- e) die Ausgaben für die Einholung von Genehmigungen gehören.

Förderfähig sind auch die Investitionsausgaben für die am Standort der Infrastruktur erfolgende Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff sowie die Investitionsausgaben für Einheiten zur Speicherung von erneuerbarem Wasserstoff, sofern dies im Förderaufruf vorgesehen ist. Die nominale Produktionskapazität der am Standort der Infrastruktur befindlichen Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff darf die maximale Nennleistung oder die maximale Betankungskapazität der Wasserstofftankinfrastruktur nicht übersteigen, an die sie angeschlossen ist.

Nicht förderfähig sind der Erwerb von Grundstücken sowie insbesondere Ausgaben für die Planung und den Betrieb der Wasserstofftankinfrastruktur sowie Eigenleistungen der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers.

Einzelheiten zur Förderfähigkeit ergeben sich aus Nummer 4.4 dieser Förderrichtlinie und der AGVO.

2.3

Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge und Nachrüstung von Fahrzeugen

Gefördert werden der Erwerb oder das Leasing für eine Dauer von mindestens 24 Monaten von sauberen Fahrzeugen, die zumindest teilweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden, oder von emissionsfreien Fahrzeugen sowie die Nachrüstung von Fahrzeugen (mit Ausnahme von Luftfahrzeugen), damit diese als saubere oder als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden können.

Förderfähig sind beim Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge die Mehrausgaben für den Erwerb des sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugs. Diese Mehrausgaben entsprechen der Differenz zwischen den Investitionsausgaben für den Erwerb des sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugs und den Investitionsausgaben für den Erwerb eines den bereits geltenden einschlägigen Unionsnormen entsprechenden Fahrzeugs derselben Klasse, das ohne die Zuwendung erworben worden wäre.

Förderfähig sind beim Leasing sauberer Fahrzeuge oder emissionsfreier Fahrzeuge, die Mehrausgaben für das Leasing des sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugs. Diese Mehrausgaben entsprechen der Differenz zwischen dem Kapitalwert des Leasings des sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugs und dem Kapitalwert des Leasings eines den bereits geltenden einschlägigen Unionsnormen entsprechenden Fahrzeugs derselben Klasse, das ohne die Zuwendung geleast worden wäre. Bei der Bestimmung der zuwendungsfähigen Ausgaben werden die mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbundenen Betriebsausgaben, unter anderem Ausgaben für Energie, Versicherung und Wartung, nicht berücksichtigt, unabhängig davon, ob sie im Leasingvertrag enthalten sind.

Außerdem förderfähig sind die Investitionsausgaben für die Nachrüstung von Fahrzeugen, damit diese als saubere oder als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden können.

Einzelheiten zur Förderfähigkeit ergeben sich aus Nummer 4.5 dieser Förderrichtlinie und der AGVO.

3

Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Natürliche und juristische Personen sowie Gemeinden und Gemeindeverbände sind grundsätzlich berechtigt, eine Zuwendung zu beantragen. Davon ausgenommen sind Privatpersonen, der Bund und die Bundesländer.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Vorhabenbeginn

Vor Bewilligung der Zuwendung darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten. Planung, Genehmigungsverfahren oder ähnliches gelten nicht als Beginn des Vorhabens.

Der Förderantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a) Name und Größe des Unternehmens,
- b) Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- c) Standort des Vorhabens,
- d) die Ausgaben des Vorhabens,
- e) Art der Beihilfe und
- f) Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

4.2

Ausschlussgründe

Von der Förderung ausgeschlossen sind Antragstellende,

- a) die gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der AGVO einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind,

b) die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 AGVO anzusehen sind,

c) in den in Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO genannten Fällen, oder

d) die zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781), die zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) geändert worden ist, oder § 284 der Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2730) geändert worden ist, im Folgenden AO, verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Handelt es sich bei der Antragstellenden um eine durch eine gesetzliche Vertreterin oder einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern die gesetzliche Vertreterin oder den gesetzlichen Vertreter aufgrund ihrer oder seiner Verpflichtung als gesetzliche Vertreterin oder gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechende Verpflichtung aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen.

4.3

Zuwendungsvoraussetzungen bezüglich der Förderung von Ladeinfrastruktur

Ladeinfrastrukturen können nur unter den Voraussetzungen des Artikels 36a AGVO gefördert werden. Zuwendungen werden im Rahmen eines wettbewerblichen Förderaufrufs, der neben den in Artikel 2 Nummer 38 genannten Bedingungen alle Voraussetzungen gemäß Artikel 36a Absatz 4 AGVO erfüllt, anhand eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien gewährt.

Die Erforderlichkeit von Beihilfen für Investitionen in Ladeinfrastruktur der Art, wie sie mit der staatlichen Beihilfe gefördert werden soll, wird anhand einer vorab durchgeführten öffentlichen Konsultation oder einer unabhängigen Marktstudie geprüft, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Beihilfemaßnahme nicht älter als ein Jahr sein darf. Insbesondere muss festgestellt werden, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Beihilfemaßnahme voraussichtlich keine solchen Investitionen zu Marktbedingungen vorgenommen würden. Davon abweichend ist von der Erforderlichkeit von Förderung für Ladeinfrastruktur auszugehen, wenn ausschließlich mit Strom betriebene Fahrzeuge weniger als 3 Prozent der in Deutschland insgesamt zugelassenen Fahrzeuge der jeweiligen Fahrzeugklasse ausmachen.

Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit dem Betrieb der geförderten Ladeinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften. Es muss gewährleistet sein, dass öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur den Nutzenden einen diskriminierungsfreien Zugang, auch in Bezug auf die Gebühren, die Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden sowie die sonstigen Nutzungsbedingungen, bietet.

4.4

Zuwendungsvoraussetzungen bezüglich der Förderung von Wasserstofftankinfrastruktur

Wasserstofftankinfrastrukturen für die Versorgung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen mit Wasserstoff können nur unter den Voraussetzungen des Artikels 36a AGVO gefördert werden. Zuwendungen werden im Rahmen eines wettbewerblichen Förderaufrufs, der neben den in Artikel 2 Nummer 38 genannten Bedingungen alle Voraussetzungen gemäß Artikel 36a Absatz 4 AGVO erfüllt, anhand eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien gewährt.

Die Erforderlichkeit von Beihilfen für Investitionen in Wasserstofftankinfrastruktur der Art, wie sie mit der staatlichen Beihilfe gefördert werden soll, wird anhand einer vorab durchgeführten öffentlichen Konsultation oder einer unabhängigen Marktstudie geprüft, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Beihilfemaßnahme nicht älter als ein Jahr sein darf. Insbesondere muss festgestellt werden, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Beihilfemaßnahme voraussichtlich keine solchen Investitionen zu Marktbedingungen vorgenommen würden. Davon abweichend ist von der Erforderlichkeit der Förderung von Wasserstofftankinfrastruktur auszugehen, wenn mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge weniger als 3 Prozent der in der in Deutschland insgesamt zugelassenen Fahrzeuge der jeweiligen Fahrzeugklasse ausmachen.

Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit dem Betrieb der geförderten Wasserstofftankinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften. Es muss gewährleistet sein, dass öffentlich zugängliche Wasserstofftankinfrastruktur den Nutzenden einen diskriminierungsfreien Zugang, auch in Bezug auf die Gebühren, die Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden sowie die sonstigen Nutzungsbedingungen, bietet.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger muss die Zusage erteilen, dass die Wasserstofftankinfrastruktur spätestens bis zum 31. Dezember 2035 ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff bereitstellen wird. Hiervon abweichend können im Förderaufruf frühere Fristen festgelegt werden.

4.5

Zuwendungsvoraussetzungen bezüglich der Förderung des Erwerbs sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge und der Nachrüstung von Fahrzeugen

Der Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge und die Nachrüstung von Fahrzeugen können nur unter den Voraussetzungen des Artikels 36b AGVO gefördert werden. Zuwendungen werden im Rahmen eines wettbewerblichen Förderaufrufs, der neben den in Artikel 2 Nummer

38 AGVO genannten Bedingungen alle Voraussetzungen gemäß Artikel 36b Absatz 4 AGVO erfüllt, anhand eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Kriterien gewährt.

5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1

Art der Zuwendung

Die Förderung wird im Rahmen einer Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt. Die zur Verfügung stehenden Fördermittel werden im Wege von Förderaufrufen, die neben den in Artikel 2 Nummer 38 genannten Bedingungen alle Voraussetzungen gemäß Artikel 36a Absatz 4 AGVO beziehungsweise Artikel 36b Absatz 4 AGVO erfüllen, vergeben. Die jeweils maximalen Förderbeträge werden in den Förderaufrufen veröffentlicht.

5.2

Höhe der Zuwendung

5.2.1

Allgemeines

Bemessen am Gesamtvolumen der einzelnen Förderaufrufe, die auf Grundlage dieser Richtlinie durchgeführt werden, dürfen maximal 40 Prozent der Mittel des jeweiligen Aufrufs an eine oder einen Antragstellenden vergeben werden. Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die förderfähigen Gesamtausgaben nach Nummer 2."

5.2.2

Höhe der Zuwendungen für Ladeinfrastruktur

Für den Fördergegenstand der Nummer 2.1 gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 36a und Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe sb der AGVO. Die Förderung von Ladeinfrastruktur darf maximal 30 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben betragen, bei Regelungen darf eine durchschnittliche jährliche Mittelausstattung von bis zu 300 Millionen Euro vorgesehen werden.

Die Förderquote für Ladepunkte beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 15 000 Euro je Ladepunkt. Die Förderhöchstgrenze erhöht sich bei Ladeeinrichtun-

gen mit integriertem Pufferspeicher auf 50 000 Euro je Ladepunkt. Die Förderquote für den zugehörigen Stromnetzanschluss beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer Förderhöchstgrenze von 10 000 Euro. Die Förderhöchstgrenze erhöht sich bei Anschluss an das Mittelspannungsnetz, Einbindung externer Pufferspeicher oder der Kombination aus externem Pufferspeicher und einem Anschluss an das Nieder- oder Mittelspannungsanschluss auf 100 000 Euro.

Für die Berechnung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die zuwendungsfähigen Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht berücksichtigt. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

5.2.3

Höhe der Zuwendungen für Wasserstofftankinfrastruktur

Für den Fördergegenstand der Nummer 2.2 gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 36a und Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe sb der AGVO. Die Förderung von Wasserstofftankinfrastruktur darf maximal 30 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben betragen, bei Regelungen darf eine durchschnittliche jährliche Mittelausstattung von bis zu 300 Millionen Euro vorgesehen werden.

Es werden maximal 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt. Die tatsächliche Förderquote wird in den jeweiligen Förderaufrufen konkretisiert und kann eingeschränkt werden.

Für die Berechnung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die zuwendungsfähigen Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer wird bei der Ermittlung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht berücksichtigt. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

5.2.4

Höhe der Zuwendungen für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge und die Nachrüstung von Fahrzeugen

Für diesen Fördergegenstand der Nummer 2.3 gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 36b der AGVO.

Es werden maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt, höchstens jedoch 8 000 Euro je Personenkraftfahrzeug oder leichtem Nutzfahrzeug und höchstens 400 000 Euro je schwerem Nutzfahrzeug.

Für die Berechnung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die zuwendungsfähigen Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Förderintensität und der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht berücksichtigt. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

5.3

Kumulierung

Bei der Gewährung von Beihilfen auf der Grundlage der AGVO sind die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten. Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Ausgaben betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Ausgaben, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird. Dies gilt auch für die Kumulierung von Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung (im Folgenden De-minimis-Beihilfen), wenn sich beide Beihilfen auf dieselben beihilfefähigen Ausgaben beziehen.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

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 §§ 8 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 ([GV. NRW. S. 602](#)), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. April 2023 ([GV. NRW. S. 230](#)) geändert worden ist, die §§ 23 und 44 LHO und die hierzu erlassenen VV zur LHO, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen davon zugelassen wurden. Der nordrhein-westfälische Landesrechnungshof ist gemäß § 91 LHO zur Prüfung berechtigt.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist, im Folgenden StGB, handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im

Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2034, 2037). Die Zuwendung kann daher nur erfolgen, wenn die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger vor der Bewilligung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt wurde und über die Kenntnisnahme eine schriftliche Bestätigung vorgelegt hat. Des Weiteren ist die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger auf die Offenbarungspflicht nach § 3 des Subventionsgesetzes hinzuweisen.

Bestandteil des Zuwendungsbescheids werden

a) bei natürlichen Personen und juristischen Personen des Privatrechts und des öffentlichen Rechts die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung der VV zur LHO, im Folgenden ANBest-P, oder

b) bei Gemeinden oder Gemeindeverbänden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden der VV zur LHO, im Folgenden ANBest-G.

Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P beziehungsweise Nummer 1.4 ANBest-G gelten die in Nummer 7.5 dargestellten Auszahlungsmodalitäten.

Einnahmen, die sich aus der Nutzung oder Vermietung beziehungsweise Verpachtung der im Rahmen dieser Förderrichtlinie geförderten Lade- oder Wasserstofftankinfrastruktur oder Fahrzeuge ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Nummer 1.2 ANBest-P beziehungsweise Nummer 1.2 ANBest-G bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

Zur Bewertung der Wirksamkeit des Förderprogramms ist eine begleitende und anschließende Erfolgskontrolle vorgesehen. Die Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen alle für die Erfolgskontrolle des Förderprogramms benötigten und vom Zuwendungsgeber benannten Daten bereitzustellen, sowie an Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen und sonstige erforderliche Auskünfte zu geben.

7

Verfahren

7.1

Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung Arnsberg:

Bezirksregierung Arnsberg
Abteilung 6 – Bergbau und Energie in NRW
Postfach 10 25 45
44025 Dortmund

www.bra.nrw.de.

7.2

Förderaufrufe

Die Antragstellenden werden im Rahmen von separaten Förderaufrufen zu den unter Nummer 2 aufgeführten Fördergegenständen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Förderaufruf werden konkretisierte Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Dies betrifft unter anderem weitergehende technische Anforderungen, das Fördervolumen sowie weitere Ausgestaltungen, die dem zielgerichteten Aufbau der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur oder der Umstellung von Fahrzeugen auf saubere oder emissionsfreie Antriebe in Nordrhein-Westfalen dienlich sind.

7.3

Antrags- und Bewilligungsverfahren

Das Antragsverfahren soll entsprechend dem E-Government-Gesetz Nordrhein-Westfalen vom 8. Juli 2016 ([GV. NRW. S. 551](#)) in der jeweils geltenden Fassung elektronisch durchgeführt werden.

Das Antragsverfahren ist einstufig ausgestaltet. Es erfolgt grundsätzlich über das von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellte elektronische Antragsformular.

Die eingegangenen Anträge werden durch die Bewilligungsbehörde geprüft und nach den in dieser Förderrichtlinie und den in den jeweiligen Förderaufrufen definierten Bewertungskriterien sowie unter Berücksichtigung der beihilferechtlichen Vorgaben der AGVO bewertet. Die Bewertungskriterien, die für die Erstellung der Auswahlreihenfolge und für die Entscheidung über die Bewilligung der beantragten Zuwendung im Rahmen des wettbewerblichen Förderaufrufes herangezogen werden, werden anhand der Höhe der Zuwendung im Verhältnis zum Beitrag des

Vorhabens zu den Umwelt- und Klimaschutzzielen der Maßnahme festgelegt und dieses Verhältnis mit mindestens 70 Prozent gewichtet. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit darf das Verhältnis von Zuwendungen pro Gesamtladeleistung 1 300 Euro pro Kilowatt Ladeleistung, das Verhältnis von Zuwendungen pro täglicher Betankungskapazität der Wasserstofftankinfrastruktur 10 000 Euro pro Kilogramm Wasserstoff und die Zuwendungen 8 000 Euro je Personenkraftfahrzeug oder leichtem Nutzfahrzeug sowie 400 000 Euro je schwerem Nutzfahrzeug nicht überschreiten.

Die übrige Gewichtung erfolgt unter Berücksichtigung des Förderfokus, den technischen Entwicklungen, der Marktentwicklung sowie der Fördernachfrage nach den Vorgaben im jeweiligen Förderaufruf. Entsprechend der vorgenommenen Bewertung und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel werden die Anträge durch die Bewilligungsbehörde bewilligt.

Die für die Anträge angelegten Bewertungskriterien werden in den jeweiligen Förderaufrufen veröffentlicht.

Für die Bewilligung von Fördermitteln für Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankinfrastruktur muss eine Standortfestlegung in Nordrhein-Westfalen durch die oder den Antragstellenden erfolgen.

7.4

Durchführungszeitraum

Der Durchführungszeitraum bis zur Inbetriebnahme soll nicht länger als 24 Monate betragen. Über eine Verlängerung des bewilligten Durchführungszeitraumes entscheidet die Bewilligungsbehörde auf Antrag nach pflichtgemäßem Ermessen. Abweichungen von dieser Vorgabe können in den Förderaufrufen vorgesehen werden.

7.5

Nachweisführung und Auszahlung

Eine Auszahlung der Zuwendung erfolgt erst nach vollständiger Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises. Die Vorlage der Unterlagen, die für Auszahlungen und die Prüfung von Verwendungsnachweisen erforderlich sind, erfolgt ebenfalls elektronisch. Die Frist für die Einreichung der vollständigen Verwendungsnachweisunterlagen endet drei Monate nach Ablauf des Durchführungszeitraums. Maßgeblich ist der Eingang bei der Bewilligungsbehörde. Die Bewilligungsbehörde behält sich im Einzelfall eine weitergehende Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung vor, das heißt zum Beispiel eine Prüfung der Originalbelege und eine Inaugenscheinnahme des Fördergegenstandes.

7.6

Zweckbindungsfrist

Die Zweckbindungsfrist beträgt sechs Jahre.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die nach Nummer 2.1 geförderte Ladeinfrastruktur für mindestens sechs Jahre in Betrieb ist."

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die nach Nummer 2.2 geförderte Wasserstofftankinfrastruktur für mindestens sechs Jahre in Betrieb ist.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass ein nach Nummer 2.3 erworbenes Fahrzeug für mindestens sechs Jahre in Betrieb ist.

Abweichend von Satz 1 beträgt im Falle des Leasings von Fahrzeugen nach Nummer 2.3 die Zweckbindungsfrist mindestens 24 Monate.

8

Veröffentlichungspflicht

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bewilligungsbehörde Informationen über jede nach Nummer 2.1, 2.2 und 2.3 gewährte Einzelbeihilfe von über 100 000 Euro nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c der AGVO auf einer Beihilfe-Website veröffentlichen muss. Hierzu ist das Transparency Award Module (TAM), <https://webgate.ec.europa.eu>, zu nutzen und es sind die Angaben gemäß Anhang III der AGVO zu veröffentlichen.

9

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieser Runderlass tritt am 14. August 2023 in Kraft und am 31. Dezember 2026 außer Kraft. Gleichzeitig mit Inkrafttreten dieses Runderlasses tritt die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Nordrhein-Westfalen vom 21. April 2022 ([MBI. NRW. S. 286](#)) außer Kraft.

MBI. NRW. 2023 S. 1014, geändert durch Runderlass vom 12. September 2023 (MBI. NRW. 2023 S. 1140).