

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen  
aus dem „Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und  
Energiesparen“ (progres.nrw)- Programmbereich Emissionsarme Mobilität  
(Förderrichtlinie progres.nrw - Emissionsarme Mobilität)**

Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft,  
Industrie, Klimaschutz und Energie

Vom 28. April 2023

## **1**

### **Zuwendungszweck und Rechtsgrundlagen**

#### **1.1**

##### **Zuwendungszweck**

Die förderpolitischen Aktivitäten zur Energiepolitik im Land Nordrhein-Westfalen werden in dem „Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen“ (progres.nrw) gebündelt. Teil dieses Programms ist der Programmbereich Emissionsarme Mobilität. Ziel der Landesregierung ist es, durch eine veränderte Mobilität die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu unterstützen und die Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Der Ausbau der Elektromobilität kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Um den Markthochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen, liegt der Schwerpunkt dieser Richtlinie auf der Förderung von Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen. Eine Fortschreibung der Richtlinie bleibt in Abhängigkeit von der technischen Entwicklung und bei Änderung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen unter Mitwirkung der Beteiligten und ihrer Repräsentanten zu gegebener Zeit vorbehalten.

#### **1.2**

##### **Rechtsgrundlagen**

Das Land gewährt Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinie und nach Maßgabe folgender Regelungen:

- a) §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (GV. NRW. S. 158) in der jeweils gültigen Fassung, sowie den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 (MBI. NRW 2022 S. 445) in der jeweils gültigen Fassung,
- b) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17),
- c) 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, L 283 vom 27.09.2014, S.65), die zuletzt durch die Verordnung (EU)

2021/1237 (ABl. L 270 vom 29.7.2021, S.39) geändert worden ist (im Folgenden AGVO), und

d) Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), die durch die Verordnung (EU) 2020/972 (ABl. L 215 vom 7.7.2020, S.3) geändert worden ist (im Folgenden De-minimis-Verordnung).

### **1.3**

#### **Rechtsanspruch**

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

### **1.4**

#### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie ist:

a) Fachunternehmer: eine Person beziehungsweise ein Unternehmen, die beziehungsweise das auf einen oder mehrere Leistungsbereiche (Gewerke) der Bauausführung spezialisiert und in diesem Bereich gewerblich tätig ist,

b) Ladeeinrichtung: stationäre Lademöglichkeit für Elektroautos, die aus einem oder mehreren Ladepunkten bestehen kann,

c) Ladepunkt: eine Einrichtung, an der gleichzeitig nur ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufgeladen oder entladen werden kann und die geeignet und bestimmt ist zum:

aa) Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder

bb) Auf- und Entladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen,

d) Netzanschluss: die technische Verbindung des Ladestandorts an das Nieder- oder Mittelspannungsnetz sowie das Telekommunikationsnetz,

e) öffentlich zugänglicher Ladepunkt: Ladepunkt, der im Sinne der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788) geändert worden ist, öffentlich zugänglich ist,

f) steuerbarer Ladepunkt: Ladepunkt, der über eine bidirektionale Datenübertragungsschnittstelle und ein zur Ansteuerung erforderliches Kommunikationsprotokoll verfügt,

g) Wohneinheit: eine selbstständig nutzbare, räumlich und wirtschaftlich abgeschlossene Wohnung, in der ein Haushalt ohne Mitbenutzung anderer Räume im Haus geführt werden kann,

h) Wohnungseigentümergeinschaft: die Gesamtheit der Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümer einer Wohnungseigentumsanlage, die mit der Einräumung von Wohnungseigentum nach § 3 des Wohnungseigentumsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Januar 2021 (BGBl. I S. 34), das durch Artikel 7 des Gesetzes vom

7. November 2022 (BGBl. I S. 1982) geändert worden ist, entstanden ist und entsprechend einen Verwalter bestellt hat sowie regelmäßig Eigentümerversammlungen gemäß § 24 des Wohnungseigentumsgesetzes durchführt,

i) Stellplatz- und Garagenkomplex: örtlich zusammenhängender Stellplatz- oder Garagenkomplex mit mindestens vier Stellplätzen, der über eine gemeinsame Zufahrt verfügt oder der durch eine durchgehend befahrbare Fläche mit dem öffentlichen Straßenraum verbunden ist,

j) stationsbasiertes Carsharing: ein Angebotsmodell im Bereich Carsharing, das im Sinne des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091), geändert worden ist, auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht,

k) Carsharinganbieter: ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kundinnen und Kunden nach allgemeinen Kriterien anbietet,

l) Bodenstromaggregate: Geräte zur Stromversorgung von Flugzeugen in Parkposition,

m) landesbedeutsame Flughäfen: laut Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (siehe Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 122)) sind dies die Flughäfen Düsseldorf (DUS), Köln/Bonn (CGN), Münster/Osnabrück (FMO), Dortmund (DTM), Paderborn/Lippstadt (PAD) und Weeze/Niederrhein (NRN).

## **2**

### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden:

- a) Umsetzungskonzepte Elektromobilität,
- b) kommunale Konzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur,
- c) Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge,
- d) Netzanschlüsse für Ladeinfrastruktur,
- e) reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge,
- f) Lastenfahrräder,
- g) Elektrolyseure,
- h) Bodenstromaggregate für Flugzeuge sowie
- i) Maßnahmen, Anlagen, Konzepte, Studien, und Analysen mit Bezug zu den unter den Buchstaben a bis g genannten Aspekten, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht.

Detaillierte Angaben zu den Fördergegenständen befinden sich unter den Nummern 5.4 und 6 und in den jeweiligen elektronischen Antragsformularen gemäß Nummer 7.1.

## **3**

### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

#### **3.1**

##### **Antragsberechtigte**

Antragsberechtigt sind grundsätzlich:

- a) natürliche Personen mit Eigentum in Garagen- und Stellplatzkomplexen, als Mitglied einer Wohnungseigentümergeinschaft und als Vermietende oder Mietende von Immobilien, Wohnungseigentümergeinschaften,
- b) natürliche Personen als freiberuflich Tätige und Einzelunternehmen,
- c) Personengesellschaften,
- d) juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts,
- e) Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände nach dem Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 in der jeweils geltenden Fassung und kommunale Betriebe, soweit diese keine wirtschaftlichen Tätigkeiten im Sinne des europäischen Beihilferechts ausüben.

Jeweilige Beschränkungen beziehungsweise Konkretisierungen zur Antragsberechtigung finden sich unter Nummer 6.

## **3.2**

### **Nicht Antragsberechtigte**

Von der Förderung ausgeschlossen sind:

- a) Unternehmen, die 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) Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 18 der AGVO,
- c) Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 der AGVO und
- d) der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen.

## **4**

### **Zuwendungsvoraussetzungen**

#### **4.1**

##### **Allgemeine Fördervoraussetzung**

Die Förderung erstreckt sich auf Vorhaben innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen.

#### **4.2**

##### **Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns**

Es werden nur Vorhaben gefördert, für die vor Beginn der Arbeiten oder der Tätigkeit ein schriftlicher Förderantrag gestellt wurde und mit denen vor Erteilung eines Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen worden ist. Als Vorhabenbeginn gilt die Auftragsvergabe, das heißt jede verbindliche Bestellung und jeder Vertrag über den Kauf, die Installation oder sonstige Leistungen. Planung und Genehmigungsverfahren gelten in diesem Zusammenhang nicht als Beginn des Vorhabens.

Im Rahmen einer AGVO-Förderung muss der Förderantrag mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, den beantragten Zuschuss nach dieser Richtlinie und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

### **4.3**

#### **Nicht zuwendungsfähige Vorhaben**

Grundsätzlich dürfen die geförderten Maßnahmen nicht zur Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben oder privatrechtlichen Verpflichtungen, insbesondere des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) in der zum Zeitpunkt der jeweiligen Antragstellung jeweils geltenden Fassung, dienen. Über die gesetzlichen oder privatrechtlichen Vorgaben hinausgehende Vorhaben sind zuwendungsfähig. Es darf sich bei den Vorhaben nach Nummer 2, Buchstabe c, e, f und h weder um einen Eigenbau, einen Prototyp mit weniger als vier Exemplaren, eine Reparatur noch eine Ersatzteilbeschaffung handeln. Serienfahrzeuge, bei denen die Karosserie beziehungsweise der Rahmen für bestimmte Einsatzzwecke baulich angepasst wurden, sind förderfähig.

### **4.4**

#### **Genehmigung für Vorhaben**

Der Zuwendungsbescheid ersetzt nicht die aufgrund anderer Rechtsvorschriften bestehende Verpflichtung, für das beabsichtigte Vorhaben eine Genehmigung, Erlaubnis oder Zustimmung einzuholen. Öffentlich-rechtliche Genehmigungen für geförderte Vorhaben sollten bei Antragstellung vorliegen. Die Genehmigungen sind spätestens vor Mittelabruf vorzulegen.

## **5**

### **Art und Höhe der Zuwendung**

#### **5.1**

##### **Art der Zuwendung**

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung auf Ausgabenbasis als nicht rückzahlbarer Zuschuss oder Zuweisung im Wege der Anteilsfinanzierung. Ausgenommen hiervon ist der Fördergegenstand Elektrolyseure nach Nummer 2 Buchstabe g. Die Zuwendung erfolgt entsprechend der Vorgaben der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

#### **5.2**

##### **Höhe der Zuwendung**

Die Höhe der jeweiligen Zuwendung richtet sich nach Nummer 6 sowie den haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen und den beihilferechtlichen Vorgaben der Europäischen Union. Die Ausgaben müssen notwendig, nachgewiesen und angemessen sein.

Zuwendungen unterhalb einer Bagatellgrenze von 500 Euro werden nicht bewilligt beziehungsweise ausgezahlt. Die maximale Zuwendungssumme für die Fördergegenstände nach Nummer 2 Buchstaben a bis f und h ist grundsätzlich auf eine Millionen Euro pro Jahr und pro Antragsberechtigtem begrenzt. Die maximale Zuwendungssumme für den Fördergegenstand nach Nummer 2 Buchstaben g ist grundsätzlich auf zwei Millionen Euro pro Jahr und pro Antragsberechtigtem begrenzt.

Es sind im Rahmen einer AGVO-Förderung die in den einzelnen Freistellungstatbeständen der AGVO genannten Beihilfeshöchstintensitäten als Förderhöchstsatz sowie die in Artikel 4 Absatz 1 AGVO genannten Anmeldeschwellen als Förderhöchstbetrag zu beachten. Im Falle der Gewährung einer De-minimis-Beihilfe ist die Zuwendung an ein einziges Unternehmen auf einen Betrag von grundsätzlich 200 000 Euro in einem Zeitraum von drei Steuerjahren begrenzt. Der Gesamtbetrag der Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung (im Folgenden De-minimis-Beihilfen), die einem einzigen Unternehmen, das im gewerblichen Straßengüterverkehr tätig ist, von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Steuerjahren 100 000 Euro nicht übersteigen.

### **5.3**

#### **Kumulierung, Kumulierungsverbote**

Für die Kumulierung einer Förderung aus dieser Richtlinie mit anderen Zuwendungen gilt:

##### **5.3.1**

Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie können für dieselbe Maßnahme nicht mit Zuwendungen aus anderen Bereichen des Programms progres.nrw oder anderen Programmen des Landes Nordrhein-Westfalen kumuliert werden.

##### **5.3.2**

Soweit es sich bei den nach dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendungen um Beihilfen im Sinne des europäischen Beihilferechts handelt, sind die Kumulierungsvorgaben des EU-Beihilfenrechts einzuhalten. Bei der Gewährung von Zuwendungen auf der Grundlage der De-minimis-Verordnung sind die Kumulierungsregeln des Artikel 5 der De-minimis-Verordnung einzuhalten. Bei der Gewährung von Beihilfen auf der Grundlage der AGVO sind die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten. Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden

a) mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie

b) mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, 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 mit De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten.

De-minimis-Beihilfen, die nicht in Bezug auf bestimmte beihilfefähige Kosten gewährt werden und keinen solchen Kosten zugewiesen werden können, dürfen mit anderen staatlichen Beihilfen kumuliert werden, die auf der Grundlage der AGVO gewährt wurden.

Die Summe aller staatlichen Subventionen, Zuwendungen und zweckbestimmten Einnahmen darf die zuwendungsfähigen Ausgaben nicht überschreiten.

### **5.4**

#### **Europäisches Beihilferecht**

Für Unternehmen im Sinne des europäischen Beihilferechts als Antragsteller gilt, dass die nach den europäischen Beihilferegelungen zulässigen Förderhöchstgrenzen und

Anmeldeschwellen nicht überschritten werden dürfen sowie die übrigen Voraussetzungen der entsprechenden Vorschriften zu beachten sind. Dabei gelten folgende Bestimmungen:

#### **5.4.1**

Für die Fördergegenstände der Nummer 2 Buchstabe e und f gelten im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit die Bestimmungen der De-minimis-Verordnung. Die Gesamtsumme der einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährten De-minimis-Beihilfen darf in einem Zeitraum von drei Steuerjahren 200 000 Euro nicht übersteigen. Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, die einem einzigen Unternehmen, das im gewerblichen Straßengüterverkehr tätig ist, von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Steuerjahren 100 000 Euro nicht übersteigen.

#### **5.4.2**

Für den Fördergegenstand der Nummer 2 Buchstabe g richtet sich die Förderung im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit nach den Kriterien der AGVO.

#### **5.4.3**

Für die Fördergegenstände der Nummer 2 Buchstabe a, c, d, h und i richtet sich die Förderung im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit nach der De-minimis-Verordnung oder nach den Kriterien der AGVO.

#### **5.4.4**

Förderungen nach der AGVO sind von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union freigestellt, sofern diese Beihilfen alle Voraussetzungen des Kapitels I der AGVO sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels III der AGVO erfüllen. Für die Fördergegenstände gelten folgende Bestimmungen des Kapitels III der AGVO:

##### **5.4.4.1**

Für die Fördergegenstände der Nummer 2 Buchstabe a und im Fall von Konzepten, Studien und Analysen nach Buchstabe i gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 49 der AGVO. Beihilfefähig sind die Kosten für Studien, die sich unmittelbar auf in Abschnitt 7 der AGVO (Umweltschutzbeihilfen) genannte Investitionen beziehen. Es werden maximal 50 Prozent der beihilfefähigen Kosten gewährt.

##### **5.4.4.2**

Für den Fördergegenstand der Nummer 2 Buchstabe g gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 41 der AGVO. Beihilfefähig sind die Investitionsmehrkosten, die für die Förderung der Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen erforderlich sind, im Sinne von Artikel 41 Absatz 6 der AGVO. Je nach Unternehmensgröße, Vorliegen eines Fördergebiets und Berechnung der Investitionsmehrkosten werden maximal 45 Prozent der Investitionsmehrkosten gewährt. Nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten sind nicht beihilfefähig. Investitionsbeihilfen werden nur für neue Anlagen gewährt. Nachdem die Anlage den Betrieb aufgenommen hat, werden keine Beihilfen gewährt oder ausgezahlt. Die Beihilfen sind unabhängig von der Produktionsleistung.

##### **5.4.4.3**

Für den Fördergegenstand der Nummer 2 Buchstabe i gilt im Fall der Förderung von Maßnahmen und Anlagen im besonderen Landesinteresse die Bestimmungen gemäß der Artikel 36, 37, 38, 40, 41 und 43 AGVO oder die De-minimis-Verordnung. Im Falle einer auf

die AGVO gestützte Förderung bedarf es einer beihilferechtlichen Einzelfallprüfung einschließlich einer gegebenenfalls erforderlichen Notifikation sowie der Einhaltung etwaiger Formalitäten, wie beispielsweise eine Anzeige der Einzelbeihilfe über SANI2.

#### **5.4.4.4**

Für die Fördergegenstände der Nummer 2 Buchstabe c, d und h gelten die Bestimmungen gemäß Artikel 36 der AGVO, sofern nicht eine Förderung auf Grundlage der De-minimis-Verordnung erfolgen soll. Beihilfefähig sind die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern, im Sinne von Artikel 36 Absatz 5 der AGVO. Die Beihilfeintensität darf 40 Prozent der beihilfefähigen Kosten nicht überschreiten. Nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten sind nicht beihilfefähig.

#### **5.4.4.5**

Für die Fördergegenstände der Nummer 2 Buchstabe h können zudem die Bestimmungen gemäß Artikel 56a der AGVO herangezogen werden, sofern nicht eine Förderung auf Grundlage der De-minimis-Verordnung erfolgen soll. Beihilfefähig sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Flughafeninfrastruktur. Bei Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung eine Million bis drei Millionen Passagiere betrug, darf der Betrag einer Investitionsbeihilfe nicht höher sein als 50 Prozent der beihilfefähigen Kosten. Bei kleineren Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu einer Million Passagiere betrug, darf der Betrag einer Investitionsbeihilfe nicht höher sein als 75 Prozent der beihilfefähigen Kosten. Zudem darf der Betrag der Beihilfe nicht die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn übersteigen.

Sofern Antragsberechtigte sowohl wirtschaftliche als auch nicht-wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, ist durch geeignete Maßnahmen wie die Trennung der Tätigkeiten und die Unterscheidung der Ausgaben, Finanzierung und Erlöse sicherzustellen, dass durch eine Förderung im nicht-wirtschaftlichen Bereich keine Gefahr der Quersubventionierung der wirtschaftlichen Tätigkeit besteht.

Eine Förderung der Antragsberechtigten nach Nummer 3.1 Buchstabe e darf nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass die Zuwendung ausschließlich für den nicht-wirtschaftlichen Bereich genutzt wird.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Ausgaben sind durch Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

## **6**

### **Förderspezifische Regelungen**

#### **6.1**

#### **Umsetzungskonzepte Elektromobilität nach Nummer 2 Buchstabe a**

##### **6.1.1**

##### **Gegenstand der Förderung**



Gefördert werden Umsetzungskonzepte im Bereich Elektromobilität.

Dabei müssen die Konzepte mindestens einen der folgenden Aspekte umfassen:

- a) Beschaffung von mindestens fünf rein batterieelektrischen oder brennstoffzellenbasierten Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> gemäß 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 (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 Verordnung (EU) 2019/543 (ABl. L 95 vom 4.4.2019, S. 1) geändert worden ist,
- b) Errichtung von mindestens zehn Normalladepunkten an einem Standort oder vier Schnellladepunkten mit einer Ladeleistung von mindestens 50 Kilowatt je Ladepunkt an einem Standort oder
- c) Beschaffung mindestens eines rein batterieelektrischen oder brennstoffzellenbasierten Nutzfahrzeugs der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>, Busses der Klasse M<sub>3</sub> oder Sonderfahrzeugs.

### **6.1.2**

#### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis e.

### **6.1.3**

#### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für die Erstellung eines Umsetzungskonzeptes durch externe Berater.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis d beträgt die Förderhöhe maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 10 000 Euro für Konzepte mit Bezug zu den Fahrzeugklassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub>, sowie Ladeinfrastruktur, beziehungsweise bei Konzepten zum Thema schwere Nutzfahrzeuge und Busse (Fahrzeugklasse N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>3</sub> und Sonderfahrzeugen) bis maximal 50 000 Euro.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e beträgt die Förderhöhe 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 80 000 Euro.

### **6.1.4**

#### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die Antragsberechtigten nach Nummer 3.1 Buchstabe e dürfen im Rahmen der Verwertung der Ergebnisse keine wirtschaftliche Aktivität planen und keine Leistungen an einem Markt anbieten, zum Beispiel durch Betrieb von Ladeinfrastruktur oder eines Carsharing-Angebots mit kommunalen Fahrzeugen. Auch eine exklusive Bereitstellung der Ergebnisse an ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen muss ausgeschlossen sein.

Die Erstellung des Konzeptes muss neutral und unabhängig erfolgen. Das Konzept muss konkrete Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen enthalten. Das Konzept muss zudem auf die individuellen Belange oder die Situation am Standort der Zuwendungsempfängerin, beziehungsweise des Zuwendungsempfängers eingehen.

Die Konzepterstellung hat durch qualifizierte Beraterinnen oder Berater zu erfolgen. Qualifiziert sind Beraterinnen und Berater, die Referenzen im Bereich Mobilitätskonzepte, Elektromobilitätsberatung, Flottenmanagement oder vergleichbar relevante Referenzen innerhalb der letzten zwei Jahre nachweisen können.

Pro Antragsberechtigtem und verbundenen Unternehmen ist grundsätzlich ein Konzept pro Jahr förderfähig.

## **6.2**

### **Kommunale Konzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur nach Nummer 2 Buchstabe b**

#### **6.2.1**

##### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden Standortkonzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Dabei können die Konzepte folgende Aspekte umfassen:

- a) Bedarfsermittlung,
- b) Identifizierung geeigneter Flächen und Standorte für den Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, Verfügbarkeit von kommunalen und privaten Flächen, Priorisierung,
- c) Netzinfrastuktur, Netzanbindung, Einbindung ortsnaher Erneuerbare-Energien-Anlagen und
- d) Erreichbarkeit und Zugänglichkeit, Platzbedarf, Anzahl und Verteilung der Ladepunkte.

#### **6.2.2**

##### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts nach Nummer 3.1 Buchstabe e.

#### **6.2.3**

##### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes durch externe Berater.

Die Förderhöhe beträgt maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer Förderhöchstsumme von maximal 64 000 Euro.

#### **6.2.4**

##### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Im Rahmen der Verwertung der Ergebnisse dürfen Antragsberechtigte keine eigene wirtschaftliche Aktivität planen und keine Leistungen an einem Markt anbieten, zum Beispiel durch den Betrieb von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Auch eine exklusive Bereitstellung der Ergebnisse an ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen muss ausgeschlossen sein. Werden die Ergebnisse des Konzeptes im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung verwendet, müssen diese allen Interessenten zugänglich gemacht werden.

Die Beratung muss neutral und unabhängig sein und durch qualifizierte Beraterinnen oder Berater zu erfolgen. Qualifiziert sind Beraterinnen und Berater, die Referenzen im Bereich Ladeinfrastruktur oder vergleichbare relevante Referenzen innerhalb der letzten zwei Jahre nachweisen können.

Pro Antragsberechtigtem ist grundsätzlich ein Konzept pro Jahr förderfähig.

## **6.3**

### **Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nach Nummer 2 Buchstabe c**

#### **6.3.1**

##### **Gegenstand der Förderung**

Gegenstand der Förderung ist der Erwerb, die Errichtung und der Netzanschluss von stationärer, steuerbarer, fabrikneuer Ladeinfrastruktur mit einem oder mehreren Ladepunkten.

#### **6.3.2**

##### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristisch Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis e.

#### **6.3.3**

##### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind grundsätzlich Ausgaben für:

- a) Ladesäule beziehungsweise Wallbox, angeschlagenes Kabel, Leistungselektronik, Authentifizierung- und Bezahlssysteme,
- b) Lastmanagement bei mehreren Ladepunkten,
- c) Energiemanagementsysteme,
- d) Tiefbau, Fundament, Wiederherstellung der Oberfläche,
- e) Montage und Inbetriebnahme,
- f) Netzanschluss und
- g) Ertüchtigung eines bestehenden Netzanschlusses.

##### **6.3.3.1**

##### **Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur an Mietgebäuden und an Wohnungseigentumsanlagen**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis d beträgt die Förderhöhe für Ladepunkte maximal 1 000 Euro je Ladepunkt, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die Ladeinfrastruktur ist nur an Stellplätzen für Mietende von Wohngebäuden oder an Wohnungseigentumsanlagen förderfähig.

Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage der De-minimis-Verordnung.

##### **6.3.3.2**

##### **Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Beschäftigte**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderhöhe für Ladepunkte maximal 1 000 Euro je Ladepunkt, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die Ladeinfrastruktur ist nur an Stellplätzen für Beschäftigte förderfähig. Es muss sichergestellt werden, dass geförderte Ladeinfrastruktur an Stellplätzen für Beschäftigte diesen während der jeweiligen üblichen Arbeitszeit zur Verfügung steht. Ladeinfrastruktur für Beschäftigte an privaten Stellplätzen, wie zum Beispiel an deren Wohngebäude, ist nicht förderfähig.

Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage der De-minimis-Verordnung.

#### **6.3.3.3**

##### **Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Kombination mit Erneuerbaren-Energien-Anlagen**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis d beträgt die Förderhöhe für Ladepunkte maximal 1 500 Euro je Ladepunkt, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Ladeinfrastruktur muss zumindest teilweise mit vor Ort eigenerzeugtem Strom aus einer neu errichteten Erneuerbare-Energien-Anlage betrieben werden. Die Stromerzeugungsanlage muss eine Nennleistung von mindestens 2 Kilowatt pro Ladepunkt aufweisen.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe a ist lediglich die Errichtung von Ladeinfrastruktur an einer vermieteten Wohnimmobilie oder Wohnungseigentumsanlage förderfähig.

Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage der De-minimis-Verordnung.

#### **6.3.3.4**

##### **Nicht öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur für gewerblich genutzte Fahrzeuge**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderhöhe für Ladepunkte mit einer Ladeleistung von mindestens 50 Kilowatt maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu 15 000 Euro je Ladepunkt.

Die geförderte Ladeinfrastruktur darf ausschließlich für Fahrzeuge, die sich im Eigentum des Zuwendungsempfängers beziehungsweise der Zuwendungsempfängerin befinden oder auf diesen zugelassen sind und gewerblich genutzt werden, verwendet werden. Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage und nach den Kriterien der AGVO.

#### **6.3.3.5**

##### **Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im Bereich Carsharing**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe d beträgt die Förderquote maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Förderhöchstgrenze beträgt 1 500 Euro pro Ladepunkt.

Die geförderte Ladeinfrastruktur darf ausschließlich für Fahrzeuge, die sich im Eigentum des Zuwendungsempfängers beziehungsweise der Zuwendungsempfängerin befinden oder auf diesen zugelassen sind und gewerblich genutzt werden, verwendet werden. Die Förderung erfolgt auf Grundlage und nach den Kriterien der AGVO.

#### **6.3.3.6**

##### **Kommunale Ladeinfrastruktur**

Die Förderhöhe für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e beträgt für Ladepunkte mit einer Ladeleistung von:

- a) kleiner 50 Kilowatt maximal 1 500 Euro je Ladepunkt, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben,
- b) mindestens 50 Kilowatt maximal 250 Euro je Kilowatt Ladeleistung, maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben; bei Ladeeinrichtungen mit mehr als einem Ladepunkt wird die maximale Gleichstrom-Ausgangsleistung der Ladeeinrichtung für die Festlegung der Fördersumme zugrunde gelegt.

Die Ladeinfrastruktur darf ausschließlich nicht-wirtschaftlich genutzt werden.

#### **6.3.3.7**

##### **Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderhöhe für Ladepunkte mit einer Ladeleistung von:

- a) kleiner 50 Kilowatt maximal 1 500 Euro, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben,
- b) mindestens 50 Kilowatt maximal 250 Euro je Kilowatt Ladeleistung, jedoch maximal bis zu der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben; bei Ladeeinrichtungen mit mehr als einem Ladepunkt wird die maximale Gleichstrom-Ausgangsleistung der Ladeeinrichtung für die Festlegung der Fördersumme zugrunde gelegt.

Die Antragstellung ist ausgeschlossen, soweit im Einzelfall noch mit Erfolg ein Antrag für ein anderes Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen zur Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturen gestellt werden kann oder soweit noch Mittel aus einem erfolgreich beschiedenen Antrag für ein solches Förderprogramm abgerufen werden können.

Die Förderung erfolgt auf Grundlage der De-minimis-Verordnung.

#### **6.3.4**

##### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder zumindest teilweise aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom, zum Beispiel Strom aus Photovoltaik-Anlagen, stammt. Wenn der für den Ladevorgang erforderliche regenerative Strom vor Ort erzeugt wird, muss die Erneuerbaren-Energien-Anlage eine Nennleistung von mindestens zwei Kilowatt pro Ladepunkt bei einer Ladeleistung kleiner 50 Kilowatt je Ladepunkt, beziehungsweise 0,2 Kilowatt je Kilowatt Ladeleistung pro Ladepunkt, sofern der Ladepunkt über eine Ladeleistung von mindestens 50 Kilowatt verfügt, aufweisen. Der Bezug von Grünstrom ist durch einen Grünstrom-Liefervertrag nachzuweisen, der nachfolgende Kriterien erfüllt. Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien im Sinne von § 3 Nummer 21 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I. Nr. 6) geändert worden ist, stammen und darf nicht durch das Erneuerbaren-Energien-Gesetz gefördert sein. Für den Stromliefervertrag müssen von dem Stromlieferanten Herkunftsnachweise beim Umweltbundesamt entwertet werden.

Hinsichtlich der technischen Sicherheit und Interoperabilität muss die Installation und der Aufbau der Ladeinfrastruktur unter Beachtung des § 3 Absatz 1 bis 3 und Absatz 5 der Ladesäulenverordnung durch einen Fachunternehmer erfolgen.

Zusätzliche Bedingungen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur:

Der Zugang zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten sollte 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht werden. Mindestens muss die Zugänglichkeit an fünf Tagen pro Woche für zwölf Stunden gewährleistet sein.

Für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist die Ladesäulenverordnung zu beachten.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss darüber hinaus über einen aktuellen offenen Standard an ein IT-Backend angebunden und remotefähig sein. Die Stellplätze für Elektrofahrzeuge an geförderter Ladeinfrastruktur sind gut sichtbar mit weißem Elektroauto-Symbol nach § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, zu kennzeichnen und einer entsprechenden Beschilderung zu versehen. Abweichende Kennzeichnungen sind auf Antrag möglich. Einzelheiten sind den Nebenbestimmungen zu entnehmen.

## **6.4**

### **Netzanschlüsse für Ladeinfrastruktur nach Nummer 2 Buchstabe d**

#### **6.4.1**

##### **Gegenstand der Förderung**

Förderung von Netzanschlüssen für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

#### **6.4.2**

##### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis e.

### **6.4.3**

#### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind beispielsweise die Ausgaben für Netzanschlüsse, sowie die Ertüchtigung eines bestehenden Netzanschlusses, Baukostenzuschüsse und die Kosten für Verkabelungen bis zum nächstgelegenen Aufbauort des Verteilerkastens, notwendige Änderungen am Verteilerkasten oder die Errichtung eines neuen Verteilerkastens, Tiefbau, Fundament, Wiederherstellung der Oberfläche.

#### **6.4.3.1**

##### **Netzanschlüsse für Garage- und Stellplatzkomplexe**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe a bis e beträgt die Förderhöhe maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 15 000 Euro.

Der geförderte Netzanschluss bezieht sich auf einen örtlich zusammenhängenden Stellplatz- oder Garagenkomplex mit mindestens vier Stellplätzen. Das Alter der Garagen beziehungsweise der Stellplätze muss mindestens zwei Jahre betragen.

Es darf nicht mehr als ein gemeinsamer Netzanschluss an einem zusammenhängenden Stellplatz- oder Garagenkomplex (Adresse) über dieses Förderprogramm gefördert werden. Voraussetzung für die Zuwendung ist ein Nachweis über die Errichtung von mindestens einem Ladepunkt mit mindestens 11 Kilowatt Ladeleistung.

Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage der De-minimis-Verordnung.

#### **6.4.3.2**

##### **Netzanschlüsse in Verbindung mit Ladeinfrastruktur für gewerblich genutzte Fahrzeuge**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderhöhe für Netzanschlüsse an das Mittelspannungsnetz maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 100 000 Euro je Standort. Gefördert werden nur Netzanschlüsse an bereits bestehenden Standorten.

Der geförderte Netzanschluss darf ausschließlich für Fahrzeuge, die sich im Eigentum der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers befinden oder auf diese oder diesen zugelassen sind und gewerblich genutzt werden, verwendet werden. Die Förderung erfolgt auf Grundlage und nach den Kriterien der AGVO. Voraussetzung für die Zuwendung ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur, die auf Grundlage dieser Richtlinie gefördert wird. Eine Antragstellung und Bewilligung für die Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nummer 6.3.3.4 ist daher verpflichtend.

#### **6.4.3.3**

##### **Netzanschlüsse in Verbindung mit Ladeinfrastruktur an Carsharingstationen**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe d beträgt die Förderhöhe maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 15 000 Euro.

Der Netzanschluss ist nur an Stationen und Stellplätzen des stationsbasierten Carsharings förderfähig und darf ausschließlich für Fahrzeuge, die sich im Eigentum der

Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers befinden oder auf diese oder diesen zugelassen sind und gewerblich genutzt werden, verwendet werden. Die Förderung erfolgt im Falle des Vorliegens einer unternehmerischen Tätigkeit auf Grundlage und nach den Kriterien der AGVO. Voraussetzung für die Zuwendung ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur, die auf Grundlage dieser Richtlinie gefördert wird. Eine Antragstellung und Bewilligung für die Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nummer 6.3.3.5 ist daher verpflichtend.

#### **6.4.4 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Es sind nur Netzanschlüsse für nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur förderfähig.

Wird zusätzlich ein Antrag auf Förderung von Ladeinfrastruktur nach Nummer 2 Buchstabe c gestellt, werden die Kosten für den Netzanschluss und den Verteilerkasten bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben der Ladeinfrastruktur nicht berücksichtigt. Die Kosten für den Netzanschluss und den Verteilerkasten müssen separat ausgewiesen werden.

#### **6.5 Reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge nach Nummer 2 Buchstabe e**

##### **6.5.1 Gegenstand der Förderung**

Gefördert wird der Erwerb, das Leasing oder die Langzeitmiete von reinen Batterieelektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen nach der Definition des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, als Neu- oder Vorführfahrzeuge der Klassen L6e, L7e, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>.

Als Neufahrzeuge gelten hierbei Fahrzeuge, die

- a) keine Standschäden haben oder hatten und
- b) eine maximale Laufleistung von 1 000 Kilometern aufweisen.

Als Vorführfahrzeuge gelten hierbei gewerblich genutzte Fahrzeuge, die

- a) einmalig auf einen Neuwagenhändler zugelassen waren und der Besichtigung und Probefahrt durch Endabnehmer dienten,
- b) eine maximale Laufleistung von 5 000 Kilometern aufweisen und
- c) maximal 12 Monate zugelassen sind.

##### **6.5.2 Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis e.

##### **6.5.3 Umfang und Höhe der Zuwendung**

###### **6.5.3.1**



## **Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d gilt:

Die Förderhöhe für reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge beträgt 8 000 Euro für die Klasse N<sub>1</sub> mit einer zulässigen und ab Werk homologierten Gesamtmasse ab 2,3 Tonnen und die Klasse N<sub>2</sub>.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e gilt:

Für reine Batterieelektrofahrzeuge der Klassen L6e, L7e, M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> beträgt die Förderquote maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 30 000 Euro.

Für Brennstoffzellenfahrzeuge M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> beträgt die Förderquote maximal 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 60 000 Euro.

### **6.5.3.2**

#### **Kommunale Nutzfahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e gilt:

Für reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> sowie Sonderfahrzeuge der vorgenannten Klassen beträgt die Förderquote maximal 80 Prozent der Investitionsmehrkosten bis maximal 400 000 Euro.

Die Festlegung der zuwendungsfähigen Ausgaben und der Zuwendungssumme erfolgt im Rahmen einer Einzelfallprüfung.

Unter Investitionsmehrkosten im Sinne dieses Fördergegenstands sind die Ausgaben zu verstehen, die erforderlich sind, um anstelle eines Nutzfahrzeugs mit konventionellem Antrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI beziehungsweise der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse ein vergleichbares Nutzfahrzeug mit einem reinen batterieelektrischen oder brennstoffzellenbasierten Antrieb zu erwerben.

### **6.5.4**

#### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die Förderung für das Leasing beziehungsweise die Langzeitmiete von Fahrzeugen erfolgt als Zuschuss maximal bis zur Höhe der im Leasing- beziehungsweise Mietvertrag festgelegten Anzahlung.

Die Haltedauer, beziehungsweise die Dauer des Leasing- oder Mietvertrages, soll fünf Jahre betragen. Beträgt die Haltedauer oder die Dauer des Vertrages weniger als fünf Jahre, verringert sich die maximale Förderhöhe anteilig. Die Mindesthaltungsdauer beziehungsweise die Mindestlaufzeit des Leasing- beziehungsweise Mietvertrages beträgt ein Jahr.

## **6.6**

### **Lastenfahrräder nach Nummer 2 Buchstabe f**

#### **6.6.1**

##### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert wird der Erwerb von fabrikneuen Lastenfahrrädern.

Die Lastenfahrräder müssen eine Nutzlast von mindestens 70 Kilogramm ohne FahrerIn oder Fahrer aufweisen und eine der folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) ein verlängerter Radstand oder
- b) Transportmöglichkeiten, die unlösbar mit dem Fahrrad verbunden sind und mehr Volumen oder Gewicht aufnehmen können als ein herkömmliches Fahrrad.

Weitere Anforderungen finden sich auf der Webseite der Bewilligungsbehörde.

## **6.6.2**

### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis e.

## **6.6.3**

### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für das Lastenfahrrad in der Grundausstattung nebst einem fest verbauten Transportaufbau.

### **6.6.3.1**

#### **Elektrische Lastenfahrräder**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderquote 30 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 2 100 Euro.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e beträgt die Förderquote 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 4 200 Euro.

### **6.6.3.2**

#### **Lastenfahrräder**

Die Förderhöhe beträgt pauschal 500 Euro. Unterschreiten die zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens den Zuschussbetrag, wird keine Förderung gewährt.

## **6.6.4**

### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Antragsberechtigte müssen nachweisen, dass sie zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung einen Wohnsitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung im Land Nordrhein-Westfalen haben werden.

Pro Antragsberechtigtem sind bis zu fünf Lastenfahrräder pro Jahr förderfähig.

## **6.7**

### **Elektrolyseure und Wasserstoffspeicher nach Nummer 2 Buchstabe g**

### **6.7.1**

#### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden Elektrolyseanlagen zur Herstellung von Wasserstoff in Verbindung mit einer noch zu errichtenden oder in Ergänzung einer nicht öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstelle. Ergänzend ist ein Wasserstoffspeicher förderfähig. Die geförderte Anlage muss grundsätzlich für den Bereich Verkehr und Mobilität verwendet werden.

### **6.7.2**

#### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe c bis e.

### **6.7.3**

#### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für:

- a) Elektrolyseur inklusive Wasseraufbereitung und Gastrocknung,
- b) Niederdruck-Wasserstoffspeicher zum Beispiel als Pufferspeicher,
- c) Niederdruck-Kompressor,
- d) Wärme- und Sauerstoffauskopplung,
- e) Fundament,
- f) Planung,
- g) Netzanschluss, Trafo und
- h) Wasser-/Abwasseranschluss

Installations- und Baumaßnahmen sowie Planungskosten sind nur förderfähig, wenn sie in Zusammenhang mit der beantragten Elektrolyse stehen und vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden.

Die Förderung beträgt maximal 45 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Fördersumme von zwei Millionen Euro je Anlagensystem.

### **6.7.4**

#### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Der erzeugte Wasserstoff muss für die Belieferung nicht öffentlich zugänglicher Tankstellen für Vorhaben im Bereich Mobilität eingesetzt werden. Anwendungsfälle sind beispielsweise die Betankung brennstoffzellenbasierter Nutz- und Sonderfahrzeuge sowie Busse. Der Elektrolyseur muss mit erneuerbarem Strom betrieben werden.

### **6.8**

#### **Bodenstromaggregate für Flugzeuge nach Nummer 2 Buchstabe h**

### **6.8.1**

#### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert wird der Erwerb von elektrischen Bodenstromaggregaten an landesbedeutsamen Flughäfen und die hierfür erforderliche Ladeinfrastruktur.

### **6.8.2**

#### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe d.

### **6.8.3**

#### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind erstmalige Ausgaben für Dienstleistungen und fabrikneue Teile, die den geltenden gesetzlichen und technischen Standards entsprechen.

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für:

- a) Erwerb von fabrikneuen rein batterieelektrischen oder brennstoffzellenbetriebenen Bodenstromaggregaten,
- b) Ladepunkt, angeschlagenes Kabel, Leistungselektronik,
- c) Lastmanagement bei mehreren Ladepunkten,
- d) Energiemanagementsysteme,
- e) Tiefbau, Fundament, Wiederherstellung der Oberfläche,
- f) Montage und Inbetriebnahme,
- g) Netzanschluss und
- h) Ertüchtigung eines bestehenden Netzanschlusses.

Die Förderung beträgt maximal 40 Prozent der investiven Mehrkosten bis maximal 50 000 Euro je Bodenstromaggregat.

Die Förderung für zugehörige Ladepunkte mit mindestens 50 Kilowatt Ladeleistung beträgt maximal 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 50 000 Euro je Ladepunkt. Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Ladeinfrastruktur umfassen die Ausgaben nach den Buchstaben b bis h.

### **6.8.4**

#### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Voraussetzung für die Zuwendung für Bodenstromaggregaten und Ladepunkten ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Der Bezug von Grünstrom ist durch einen Grünstrom-Liefervertrag nachzuweisen, der nachfolgende Kriterien erfüllt. Der für den Ladevorgang erforderliche Strom muss aus erneuerbaren Energien im Sinne von § 3 Nummer 21 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes stammen und darf nicht durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz gefördert sein. Für den Stromliefervertrag müssen von dem Stromlieferanten Herkunftsnachweise beim Umweltbundesamt entwertet werden.

Die Bodenstromaggregate müssen den jeweiligen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.

### **6.9**

#### **Maßnahmen, Anlagen, Konzepte, Studien, und Analysen, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht, nach Nummer 2 Buchstabe i**

#### **6.9.1**

##### **Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden Anlagen, Maßnahmen, Konzepte, Studien und Analysen im Bereich der emissionsarmen Mobilität, an denen ein besonderes Landesinteresse besteht. Die Vorhaben sollen Impulse für den Einsatz klimaschonender Technologien im Verkehrssektor in Nordrhein-Westfalen geben. Sie zeichnen sich in der Regel durch ihren Modellcharakter oder

durch ihren besonderen Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz beziehungsweise zur Reduktion von Kohlendioxid-Emissionen aus. Die Auswahl der Projekte und die Festlegung des Umfangs der Förderung erfolgen nach Vorlage einer detaillierten Projektbeschreibung im Rahmen einer Einzelfallentscheidung durch das zuständige Ministerium in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde.

## **6.9.2**

### **Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis e.

## **6.9.3**

### **Umfang und Höhe der Zuwendung**

Zuwendungsfähig sind Ausgaben im Zusammenhang mit dem Fördergegenstand nach Nummer 6.9.1.

### **6.9.3.1**

#### **Konzepte, Studien, Analysen im Bereich der Emissionsarmen Mobilität**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d beträgt die Förderquote maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e beträgt die Förderquote maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

### **6.9.3.2**

#### **Maßnahmen und Anlagen im Bereich der Emissionsarmen Mobilität**

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe b bis d muss die Zuwendung die Voraussetzungen der AGVO oder der De-minimis-Verordnung einhalten. Die Bewilligung steht unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Einzelfallprüfung einschließlich der Einhaltung etwaiger Formalien, wie zum Beispiel die Anzeige über SANI2.

Für Antragsberechtigte nach Nummer 3.1 Buchstabe e beträgt die Förderquote maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

## **6.9.4**

### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die Antragsberechtigten nach Nummer 3.1 Buchstabe e dürfen im Rahmen der Verwertung der Ergebnisse der Konzepte, Studien und Analysen keine wirtschaftliche Aktivität planen und keine Leistungen an einem Markt anbieten, zum Beispiel durch Betrieb von Ladeinfrastruktur oder eines Carsharing-Angebots mit kommunalen Fahrzeugen. Auch eine exklusive Bereitstellung der Ergebnisse an ein wirtschaftlich tätiges Unternehmen muss ausgeschlossen sein.

## **7**

### **Verfahren**

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

## **7.1**

### **Antragsverfahren**

Für die Antragstellung auf Gewährung einer Zuwendung ist nicht die Schriftform erforderlich. Sie erfolgt in der Regel über das von der Bewilligungsbehörde unter der Internetseite [www.bra.nrw.de/4045740](http://www.bra.nrw.de/4045740) zur Verfügung gestellte elektronische Antragsformular. Die im Antragsformular angegebenen Felder E-Mail und Mobilfunknummer werden über ein TAN-Verfahren verifiziert. Dieses TAN-Verfahren dient gleichzeitig zur Transaktionsauthentisierung. In Ausnahmefällen ist auch eine schriftliche Antragstellung möglich. Artikel 6 Absatz 2 der AGVO ist zu beachten. Die Antragsunterlagen gehen in das Eigentum der Bewilligungsbehörde über.

## **7.2**

### **Bewilligungsverfahren**

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

Einnahmen, die sich aus der Nutzung der im Rahmen der vorliegenden Förderrichtlinie geförderten Ladeinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Lastenfahräder ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 ANBest-P beziehungsweise Nummer 2.1 ANBest-G bezüglich Einnahmen findet in diesem Fall keine Anwendung.

## **7.3**

### **Verwendungsnachweis, Auszahlung, Prüfung**

Eine Auszahlung der Zuwendung erfolgt grundsätzlich erst nach vollständiger Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises. Die Bewilligungsbehörde behält sich im Einzelfall eine Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung vor, das heißt zum Beispiel eine Prüfung der Originalbelege und eine Inaugenscheinnahme des Fördergegenstandes.

## **7.4**

### **Veröffentlichungspflicht**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bewilligungsbehörde Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 500 000 Euro auf einer Beihilfe-Website veröffentlichen muss. Hierzu ist das Transparency Award Module (<https://webgate.ec.europa.eu>) zu nutzen und es sind die Angaben gemäß Anhang III der AGVO zu veröffentlichen. Für die Gewährung einer De-minimis-Beihilfe sind die Voraussetzungen der De-minimis-Verordnung zu beachten, insbesondere auch Artikel 6 (Überwachung).

## **8**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

## **8.1**

Dieser Runderlass tritt mit Wirkung vom 31. März 2023 in Kraft und tritt mit Ablauf der Geltungszeit der De-minimis-Verordnung oder der AGVO, zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, und damit mit Ablauf des 30. Juni 2024, außer Kraft.

## **8.2**

Gleichzeitig mit Inkrafttreten dieses Runderlasses tritt die „Förderrichtlinie progres.nrw - Emissionsarme Mobilität“ vom 22. März 2022 (MBl. NRW. S. 180) außer Kraft.