



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Förderrichtlinie für die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 sowie mobilen Maschinen

Vom 15. Dezember 2020

Präambel

Eine Vielzahl von Kommunen in Deutschland sieht sich einer teilweise erheblichen Stickstoffdioxid-Belastung ausgesetzt. Die Bundesregierung hat daher ergänzend zu dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ ein Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität am 2. Oktober 2018 vorgestellt, das mit weiteren Maßnahmen helfen soll, die Luftqualität und damit den Gesundheitsschutz der Bevölkerung in belasteten Städten und anliegenden Landkreisen effektiv zu verbessern.

Auf dieser Grundlage wurden bislang vier Förderrichtlinien zur Nachrüstung von Diesel-Bussen zum Einsatz im Öffentlichen Personennahverkehr, schweren Kommunalfahrzeugen sowie leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen in Kraft gesetzt.

Hieran anknüpfend regelt diese Förderrichtlinie die Förderung der Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen der vorgenannten Typen sowie von Personenkraftwagen. Im Hinblick auf eine mögliche deutlich erhöhte Marktnachfrage im Nachgang zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur Luftqualitätsrichtlinie soll über diese Förderrichtlinie sichergestellt werden, dass die Nachrüsterunternehmen in die Lage versetzt werden, Systeme im Markt verfügbar zu machen. Die Hardware-Nachrüstung auf freiwilliger Basis kann durch erhöhte Verfügbarkeit nachhaltig angereizt werden. Die Maßnahme ist daher zur raschen Verbesserung der Luftqualität in Ballungsräumen in Deutschland geboten.

Des Weiteren hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, mit einem finanziellen Anreiz eine zusätzliche Entwicklung zur Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen von Personenkraftwagen (Pkw) und Nutzfahrzeugen (Lkw) sowie mobilen Maschinen mit Selbstzündungsmotor (Diesel) zu erreichen. Damit soll ein weiterer Beitrag zur Reduzierung der Feinstaubbelastung der Luft geleistet und gleichzeitig eine Stärkung der Nachfrage nach Partikelminderungssystemen erreicht werden.

1 Förderziel und Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Zweck der Förderung ist es, durch einen finanziellen Anreiz die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung bei Dieselmotorkraftfahrzeugen und mobilen Maschinen zu schaffen und damit einen spürbaren und anhaltenden Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in belasteten Städten und anliegenden Landkreisen zu leisten.

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 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (ABl. L 187 vom 20.6.2017, S. 1). Zur Anwendung kommen Beihilfen für Forschung und Entwicklung und Innovation gemäß Artikel 25 der AGVO.

Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel der Haushaltsjahre 2020 und 2021. Für die Förderprojekte gilt eine Laufzeit bis spätestens 31. Dezember 2021. Eine vollständige Abrechnung muss bis zum 10. Dezember 2021 erfolgt sein. Nach diesem Zeitpunkt ist eine Auszahlung nicht mehr möglich.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die vorwettbewerbliche Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 und mobilen Maschinen.

Die vorgenannten Dieselmotorkraftfahrzeuge müssen den Schadstoffklassen A und B (Euro I und II) gemäß der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung 91/542/EWG bzw. der Stufen A, B1, B2 und C (Euro III, IV, V und EEV) gemäß der Richtlinie 2005/55/EG oder der Schadstoffklassen der Stufe A und B gemäß der Richtlinie 70/220/EWG (Euro 3 und 4) oder der Schadstoffklasse Euro 5 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zugeordnet sein.



Als dieselbetriebene Maschinen gemäß dieser Förderrichtlinie gelten „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ gemäß den Definitionen in der UNECE Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), Dokument CE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3, Absatz 2, mit Selbstzündungsmotoren mit einer Nutzleistung von mehr als 18 kW, aber nicht mehr als 560 kW, der Schadstoffklassen Stufe I, II, III A oder III B gemäß der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung 2012/46/EG.

Gefördert wird dabei die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung als industrielle Forschung im Sinne des Artikel 25 Nummer 2 Buchstabe b AGVO oder experimentelle Entwicklung im Sinne des Artikel 25 Nummer 2 Buchstabe c AGVO.

Die zu entwickelnden Systeme müssen in ihrem Anwendungsbereich folgende Technische Anforderungen erfüllen:

- a) Technische Anforderungen an Stickoxid (NO_x)-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung (NO_xMS) für die Nachrüstung von Diesel-Bussen zum Einsatz im ÖPNV zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für NO_x-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung. Diese Technischen Anforderungen entsprechen Anhang I der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr vom 19. November 2018 (BAnz AT 30.11.2018 B7) oder
- b) Technische Anforderungen an Stickoxid (NO_x)-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung für die Nachrüstung an Kommunalfahrzeugen (NO_xMS-K). Diese Technischen Anforderungen entsprechen Anhang I der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen (schwere Kommunalfahrzeuge) der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 vom 19. Juni 2019 (BAnz AT 10.07.2019 B6, AT 06.08.2019 B4) oder
- c) Technische Anforderungen an Stickoxid (NO_x)-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung für die Nachrüstung an leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen (NO_xMS-H-leicht). Diese Technischen Anforderungen entsprechen Anhang I der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen, im gewerblichen oder kommunalen Einsatz befindlichen leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen der Schadstoffklassen Euro 3, 4 und 5 oder Euro I, II, III, IV, V und EEV mit Stickoxidminderungssystemen vom 19. Juni 2019 (BAnz AT 10.07.2019 B2, AT 06.08.2019 B2) oder
- d) Technische Anforderungen an Stickoxid (NO_x)-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung für die Nachrüstung an schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen (NO_xMS-H-schwer). Diese Technischen Anforderungen entsprechen Anhang I der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen gewerblichen schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen bis zu 7,5 Tonnen der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 mit Stickoxidminderungssystemen vom 19. Juni 2019 (BAnz AT 10.07.2019 B4, AT 06.08.2019 B3) oder
- e) Anforderungen an Stickoxid-Minderungssysteme (NO_x-Minderungssysteme) mit hoher Minderungsleistung zur Einhaltung eines Emissionswerts von weniger als 270 mg/km NO_x für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (NO_xMS-Pkw) gemäß Anlage XXII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist.
- f) Anforderungen an Partikelminderungssysteme (PMS) für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor gemäß Nummer 5 der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.
- g) Anforderungen an Partikelminderungssysteme (PMS) für Nutzfahrzeuge sowie mobile Maschinen und Geräten mit Selbstzündungsmotor gemäß Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Fundstelle: BGBl. I 2012 S. 916). Das PMS muss die Anforderung der Partikelminderungskategorie von PMK 2 gemäß Nummer 3.4.4 der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder höher erfüllen.
- h) Anforderungen an Nachrüstsysteme in Bezug auf dieselbetriebene Maschinen gemäß Regelung Nr. 132, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), Änderungsserie 01 (ABl. L 109 vom 27.4.2018, S. 100).

Die zu entwickelnden Hardware-Nachrüstsysteme dienen der Reduzierung der Stickstoffdioxid- oder Partikelemissionen im Wege der Abgasnachbehandlung. Als Bedingung für die Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr müssen die Systeme über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (im Folgenden: ABE) für NO_x-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung oder Partikelminderungssysteme des Kraftfahrt-Bundesamtes (im Folgenden: KBA) gemäß der vorgenannten Technischen Anforderungen oder über eine als gleichwertig anerkannte Genehmigung im Sinne des vorgenannten Buchstaben h.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Hersteller und Entwickler der zu entwickelnden Hardware-Minderungs- oder Partikelminderungssysteme.

Das Nachrüstunternehmen bedarf der Anfangsbewertung durch das KBA. Mit der Anfangsbewertung prüft das KBA, ob die vom Hersteller installierten Verfahren eine genehmigungskonforme Produktion erwarten lassen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Vor Antragstellung auf Grundlage dieser Richtlinie begonnene Vorhaben sind nicht förderfähig. Der Antragsteller muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit den schriftlichen Förderantrag gestellt haben. Dieser



muss 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, Art der Beihilfe und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung (vgl. Artikel 6 Absatz 2 AGVO).

Ein Antragsteller ist mit der Bewilligung einer Zuwendung nicht von einer Antragstellung zur Förderung eines weiteren Projektes nach dieser Förderrichtlinie ausgeschlossen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO treffen. Eine Förderung darf auch Antragstellern, die sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befinden¹, nicht gewährt werden. Eine Bonitätsprüfung des Antragstellers durch den unten bezeichneten Projektträger bleibt vorbehalten und kann zu einer Versagung der Förderung führen.

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.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO. Einem Antragsteller, der einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Einzelbeihilfen gewährt werden (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO). Eine Förderung eines solchen Antragstellers nach dieser Richtlinie ist damit ausgeschlossen.

Gegenstand der Förderung ist die Entwicklung eines Systems zur Hardware-Nachrüstung zur Reduzierung der Stickstoffdioxidemissionen im Wege der Abgasnachbehandlung. Der Antragsteller muss erklären, für das zu entwickelnde System eine ABE bei dem KBA beantragen zu werden. Gleiches gilt für die als gleichwertig anerkannte Genehmigung nach UN-Regelung Nr. 132, Änderungsserie 01. Stellt der Antragsteller entgegen der Bedingungen einer Förderung keinen Antrag auf Erteilung einer ABE, ist er zur Rückzahlung der Förderung in voller Höhe verpflichtet. Ist die beantragte ABE nicht erteilungsfähig, verpflichtet sich der Antragsteller zur Herstellung der ABE-Fähigkeit.

Das KBA erteilt die ABE für das Hardware-Nachrüstsystem, wenn die Anforderungen für eine ABE nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erfüllt sind und ein Technischer Bericht eines vom KBA anerkannten Technischen Dienstes die Einhaltung der in Nummer 2 Buchstabe a bis e genannten Technischen Anforderungen bestätigt.

Eine Genehmigung nach UN-Regelung Nr. 132, Änderungsserie 01, wird für folgende Retrofit Emission Control Devices (im Folgenden: REC) als gleichwertig zur ABE anerkannt:

- Ein Class I REC zur reinen Minderung der Partikel-Emissionen ohne Erhöhung der NO_x-Emissionen,
- ein Class III REC zur reinen Minderung der NO_x-Emissionen bei Beibehaltung eines vorhandenen Partikelminderungssystems nach Nummer 2 Buchstaben a bis d dieser Richtlinie oder
- ein Class IV REC zur Minderung der NO_x- und Partikel-Emissionen.

Es gilt hierbei jeweils die Einhaltung des in der UN-Regelung Nr. 132, Änderungsserie 01, definierten „Reduction Level 01“.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Es erfolgt eine Projektfinanzierung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben oder Kosten. Für die Berechnung der beihilfefähigen Kosten und der Beihilfeintensität werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Ausgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Die Förderquote (Beihilfeintensität) beträgt gemäß Artikel 25 Nummer 5 Buchstabe b der AGVO 50 Prozent der beihilfefähigen Kosten für industrielle Forschung bzw. gemäß Artikel 25 Nummer 5 Buchstabe c der AGVO 25 Prozent der beihilfefähigen Kosten für experimentelle Entwicklung. Die Beihilfeintensität für industrielle Forschung bzw. experimentelle Entwicklung kann gemäß Artikel 25 Nummer 6 der AGVO

- bei mittleren Unternehmen um 10 Prozentpunkte und bei kleinen Unternehmen um 20 Prozentpunkte erhöht werden².

Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie 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 (vgl. Artikel 8 AGVO). Im Fall der Förderung durch mehrere Stellen wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Nummer 1.4 zu 44 BHO angewendet.

¹ Definition gemäß Mitteilung der Kommission 2014/C 249/01.

² Grundlage der Einordnung eines Unternehmens als KMU ist die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Europäischen Kommission vom 17. Juni 2014 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO).



Die Förderung im Rahmen dieser Richtlinie wird im Sinne des nachfolgenden Buchstaben b auf einen Höchstbetrag von 3 000 000 Euro pro originäre dingliche Entwicklung (Doppelbuchstabe aa) und 1 000 000 Euro pro fortentwickelte dingliche Entwicklung (Doppelbuchstabe bb) begrenzt.

Entwicklung im Sinne dieser Förderrichtlinie ist zu verstehen

- a) als der Zeitraum der Planung bis zur endgültigen Markteinführung (zeitliche Entwicklung). Markteinführung in diesem Sinne meint den Eintritt des technisch abgeschlossenen Produktes in die Vertriebsphase durch Serienfertigung,
- b) entweder die Herstellung des neu in den Markt einzuführenden Produktes in Form des Hardware-Nachrüstsystems (originäre dingliche Entwicklung) oder die Fortentwicklung eines bereits im Markt befindlichen Hardware-Nachrüstsystems (fortentwickelte dingliche Entwicklung).

Dabei umfasst

- aa) eine originäre dingliche Entwicklung die Herstellung der Produktgrundlagen im Sinne einer Technologieplattform nach Maßgabe der in Nummer 2 Buchstabe a bis e genannten Technischen Anforderungen. Produktgrundlagen in diesem Sinne umfasst damit die grundsätzliche Technologieentwicklung, etwa ein SCR- oder PMS-System.
- bb) eine fortentwickelte dingliche Entwicklung die weitere Applikation der Produktgrundlagen nach Doppelbuchstabe aa im Sinne einer Spezifikation nach Kraftfahrzeughersteller und Fahrzeugtyp. Dabei ist durch den Antragsteller sicherzustellen, dass die fortentwickelte dingliche Entwicklung eine umfangreiche Verwendungsbreite erfasst.

Die Buchstaben a und b sind kumulativ zu erfüllen.

Zuwendungsfähige Entwicklungskosten sind die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendigen Investitions-, Sach- und Personalkosten, die im Rahmen der Entwicklung entstehen. Bei einer Förderung auf Ausgabenbasis ist ein Finanzierungsplan, bei einer Förderung auf Kostenbasis ist eine Vorkalkulation vorzulegen.

Der Förderbetrag darf pro Entwicklung nur einmal gewährt werden. Eine nachträgliche Anpassung des Förderbetrags ist unzulässig. Nicht-verbrauchte Fördergelder sind gegenüber dem Projektträger anzuzeigen und auf dessen Anweisung zurück zu gewähren.

Von einer Förderung ausgenommen sind

- a) Kosten zur Errichtung einer Infrastruktur zur seriellen Fertigung eines auf Grundlage dieser Förderrichtlinie entwickelten Systems zur Hardware-Nachrüstung,
- b) laufende Betriebskosten, z. B. solche der Systemvermarktung, im Anschluss an die erfolgte Entwicklungsförderung,
- c) Kosten zur Herstellung der ABE-Fähigkeit im Falle einer nicht erteilten ABE (siehe Nummer 4). Darunter fallen u. a. Kosten für Nachmessungen und Nachbesserungen.

Der Antragsteller ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

Auf Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe i Doppelbuchstabe ii der AGVO wird hingewiesen.

6 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) und für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten). Die Nebenbestimmungen werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

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

Gemäß der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 27. Juni 2014 (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 30) wird jede Einzelbeihilfe mit einem Fördervolumen von mehr als 500 000 Euro auf der entsprechenden Internetseite der Europäischen Kommission veröffentlicht werden.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Der Antragsteller hat durch geeignete Maßnahmen jederzeit Auskunft über den aktuellen Stand der geförderten Systementwicklung zu geben. Eine geeignete Dokumentation ist vorzuhalten.

Der Projektträger verpflichtet sich zum Umgang mit den erteilten Auskünften im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen.

Bei Verstoß gegen eine im Förderbescheid genannte Obliegenheit oder Verpflichtung kann die Zuwendung zurückgefordert werden. Im Falle der Rücknahme der ABE für die Hardware-Nachrüstung durch das KBA behält sich der Zuwendungsgeber einen Widerruf des Förderbescheides gemäß § 49 Absatz 3 und § 49a VwVfG ausdrücklich vor.



7 Verfahren

7.1 Antragsverfahren

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) als Projektträger beauftragt.

Anträge sind in schriftlicher Form an folgende Anschrift zu richten:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen
Referat II.2
Schloßplatz 9
26603 Aurich

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse: <https://www.bav.bund.de> abgerufen oder unmittelbar bei der BAV angefordert werden.

Der Direktlink ins Antragsportal ist auf der Internetseite der BAV unter <https://www.bav.bund.de> im Bereich „Antragsverfahren“ eingestellt. Zur Erstellung förmlicher Förderanträge ist das elektronische Formularsystem easy-Online (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>) zu verwenden. Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen diese Anträge innerhalb von vier Wochen nach elektronischer Antragstellung rechtsverbindlich unterschrieben schriftlich bei der BAV eingereicht werden. Es gilt das Datum des Eingangs des schriftlichen Antrags.

Die BAV (Bewilligungsbehörde) kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Vervollständigung des Antrags, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung gilt eine Frist von zwei Wochen. Eine verspätete Nachreichung kann zur Ablehnung des Antrags führen.

7.2 Bewilligungsverfahren

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

Die Auszahlung erfolgt nach Bewilligung des Antrags entsprechend der jeweils einschlägigen Allgemeinen Nebenbestimmungen.

7.3 Verwendungsnachweis

Hinsichtlich des Verwendungsnachweises gelten die Regelungen der ANBest-P und ANBest-P-Kosten.

7.4 Zu beachtende Vorschriften

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

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2021 befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegulierung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2021 hinaus. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, die eine Anpassung dieser Förderrichtlinie erforderlich machen, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie bis mindestens 31. Dezember 2021 in Kraft gesetzt werden.

Diese Förderrichtlinie ersetzt die Bekanntmachung der Förderrichtlinie für die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 vom 6. Februar 2020 (BAAnz AT 21.02.2020 B4).

Berlin, den 15. Dezember 2020

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Zielke