



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Neufassung der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase 2 (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten

Vom 18. Oktober 2017

Präambel

Das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) wird seit 2007 als ressortübergreifendes Programm gemeinsam mit der Industrie und der Wissenschaft umgesetzt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit 500 Millionen Euro im Zeitraum von 2007 bis 2016 maßgeblich hierzu beigetragen. Die Zielstellung des NIP war bisher die Marktvorbereitung entsprechender Technologien. Das langfristig auf zehn Jahre angelegte Programm konnte somit dazu beitragen, dass auf der Basis stabiler Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten in Deutschland eine Industriebranche entstanden ist, die international wettbewerbsfähig ist. Insbesondere mit den Mitteln des BMVI konnte in den vergangenen Jahren die Lücke zwischen grundlegender Forschung und Entwicklung einerseits und dem Markt andererseits geschlossen werden. Mit der sich in den Anfängen befindenden Markteinführung von Brennstoffzellenprodukten sowie dem Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur für den Verkehr gilt es nun, das NIP neu auszurichten. Ziel ist dabei, die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts wettbewerbsfähig im Verkehrssektor und im Energiemarkt zu etablieren. Dies lässt sich nur mit einer weiterhin gemeinsamen Anstrengung aller Akteure erreichen. Im Fokus dieser Förderrichtlinie liegt folglich die anwendungsbezogene Marktaktivierung. Diese ist ebenso notwendig wie die Kontinuität bei Forschung und Entwicklung zur weiteren Kostenreduktion. Die Bundesregierung hat unter der Federführung des BMVI ein ressortübergreifendes Regierungsprogramm zur Fortsetzung des NIP bis zum Jahr 2026 erstellt, in dem die Förderaktivitäten der Bundesregierung sowie das gemeinsame Vorgehen verankert werden. Die im Rahmen dessen vom BMVI als erforderlich angesehenen Fördermaßnahmen sind in dem Dokument „Fortsetzung des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) 2016 bis 2026, Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur als Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität“ aufgeführt.

Nach dieser Förderrichtlinie können Investitionszuschüsse für innovative Produkte im Bereich Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie gewährt werden, die zu den im genannten Programmdokument des BMVI aufgeführten Maßnahmen und Zielen im Bereich Marktaktivierung beitragen.

Im Interesse der Zielsetzungen des Förderprogramms werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrunde liegenden technischen Anforderungen und die Förderbeträge regelmäßig überprüft und ergänzend zu dieser Förderrichtlinie in separaten Aufrufen zur Antragseinreichung veröffentlicht.

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Zuwendungszweck

Die Maßnahmen des BMVI im Rahmen der Fortsetzung des NIP zielen darauf ab, Mobilität mit Wasserstoff- und Brennstoffzellen in den nächsten zehn Jahren wettbewerbsfähig im Markt zu etablieren. Dies umfasst fahrzeugseitige Technologien und Systeme ebenso wie die jeweils notwendige Kraftstoffinfrastruktur, die auch einen Beitrag zum Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung leisten können.

Laut Klimaschutzplan sollen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt werden. Beispielsweise können Brennstoffzellenzüge mit über 3,4 kg CO₂-Äquivalent pro km und Brennstoffzellenbusse mit über 1,1 kg CO₂-Äquivalent pro km¹ hierzu beitragen. Komplementär zu den Programmen der Elektromobilität mit Batterie sowie weiteren Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) verfolgt das BMVI somit einen technologieoffenen Ansatz.

¹ Fahrzeuge betrieben mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff gegenüber dieselbetriebenen Fahrzeugen (Herstellerangabe).



Ziel der Förderung ist die Marktaktivierung (als Vorstufe des Markthochlaufs) für Produkte die zwar die technische Marktreife erzielt haben jedoch am Markt noch nicht wettbewerbsfähig sind. Die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit liegt zum einen an den noch zu hohen Produktionskosten, zum anderen an der für viele Produkte noch mangelnden Infrastruktur zur Treibstoffversorgung und Wartung. Im Fokus der Förderung steht deshalb nicht der einzelne Privatkunde sondern die gewerbliche Anwendung mit entsprechenden Stückzahlen. Insbesondere bei PKW mit Brennstoffzellenantrieb kommt grundsätzlich nur die Förderung von Flotten von mindestens drei Fahrzeugen in Frage.

Der internationale Sicherheitsrahmen für Seeschiffe deckt nicht alle Besonderheiten die mit der Nutzung von Brennstoffzellen verbunden sind, ab. Das BMVI wird die Projekte auch in dieser Hinsicht begleiten.

Die im Rahmen dieser Förderrichtlinie geplante Förderung ist Bestandteil des ressortübergreifenden Regierungsprogramms zur Fortsetzung des NIP bis zum Jahr 2026 und ergänzt die Fördermaßnahmen im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation².

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, der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 (AGVO), insbesondere die Artikel 36, 40 und 56 AGVO, sowie der 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.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Aus gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Das BMVI fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie unter den in Nummer 4 genannten sowie gegebenenfalls weiterer im Aufruf zur Antragseinreichung definierter Voraussetzungen folgende Investitionen gemäß der zugrunde liegenden Artikel der AGVO mit einem einmaligen Zuschuss.

2.1 Investitionszuschüsse für:

2.1.1 Fahrzeuge (Straße, Schiene und Wasser) und Flugzeuge, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind, und gegebenenfalls die für deren Betrieb notwendige Betankungs- und Wartungsinfrastruktur.

2.1.2 Sonderfahrzeuge in der Logistik, die mit einem Brennstoffzellenantrieb ausgestattet sind, und die für deren Betrieb notwendige Betankungsinfrastruktur,

2.1.3 Elektrolyseanlagen zur vor Ort Erzeugung von Wasserstoff

2.1.4 brennstoffzellenbasierte autarke Stromversorgung für kritische oder netzferne Infrastrukturen.

2.2 Investitionszuschüsse für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung

Brennstoffzellenbasierte Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen (KWK-Anlagen), sofern sie zur Bordenergieversorgung auf Schiffen, Fahrzeugen und Flugzeugen verwendet werden.

2.3 Investitionszuschüsse für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur

Diskriminierungsfrei zugängliche Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff, die nicht im Zusammenhang mit nach dieser Förderrichtlinie geförderter Fahrzeugbeschaffung errichtet werden soll.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und des Privatrechts sowie natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

Die Antragsteller müssen zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben.

Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt. Eine Definition der KMU ist der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der EU-Kommission vom 17. Juni 2014 als Anhang I beigefügt³.

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 (ZPO) 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 ZPO oder § 284 AO treffen.

² Bekanntmachung der Förderrichtlinie des BMVI „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase I (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten vom 26. September 2016“ (BAnz AT 29.09.2016 B4)

³ Ein Handbuch sowie die Mustererklärung zur Feststellung des KMU-Status sind unter folgendem Link abrufbar: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf



Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden, vgl. Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO. Darüber hinaus kann einem Unternehmen in Schwierigkeiten, vgl. Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 AGVO, keine Beihilfe gewährt werden.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, projektbezogene Informationen für die Koordinierung übergeordneter Programmthemen sowie zur Begleitforschung durch die NOW GmbH zu liefern, sich aktiv an der Begleitforschung zu beteiligen und auf sonstige Weise zu dieser beizutragen.

Der Zuwendungsempfänger ist ferner verpflichtet, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMVI und der NOW GmbH für das NIP mitzuwirken und dem BMVI und der NOW GmbH entsprechend zuzuarbeiten.

Soweit eine De-minimis-Beihilfe beantragt wird, sind die Antragsteller verpflichtet, eine Erklärung über die in den drei letzten Steuerjahren erhaltenen De-minimis-Beihilfen abzugeben. Ein entsprechender Vordruck kann bei dem mit der Umsetzung der Richtlinie beauftragten Projektträger angefordert werden.

Die Vorhaben dürfen vor Erlass des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

4.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass der Betrieb der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Betrieb konventioneller Technologie einen nachweisbaren Umweltnutzen darstellt. Es gelten insbesondere die Anforderungen nach Artikel 36 AGVO.

Elektrolyseanlagen müssen mit erneuerbarem Strom betrieben werden.

4.2 Bei Investitionszuschüssen für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach Nummer 2.2

Brennstoffzellenbasierte Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen (KWK-Anlagen) können unter den Voraussetzungen des Artikels 40 der AGVO gefördert werden. Darüber hinaus müssen die hocheffizienten KWK-Anlagen im Vergleich zur getrennten Erzeugung Primärenergieeinsparungen erbringen und der Definition für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz entsprechen.

4.3 Bei Investitionszuschüssen für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur nach Nummer 2.3

Öffentlich zugängliche Wasserstoffbetankungsanlagen können als sog. lokale Infrastruktur unter den Voraussetzungen des Artikels 56 AGVO gefördert werden. Insbesondere muss gewährleistet sein, dass die Infrastruktur interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung steht. Der für die Nutzung oder den Verkauf der Infrastruktur in Rechnung gestellte Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Teilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt und nicht die Voraussetzungen einer De-minimis-Beihilfe erfüllt sind, richtet sich die Höhe der Zuwendung nach Artikel 36, Artikel 40 oder Artikel 56 AGVO.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der 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) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Eine Kumulierung der Förderung mit folgenden KfW-Förderprogrammen ist deshalb ausgeschlossen:

- Energieeffizient Bauen und Sanieren – Zuschuss Brennstoffzelle – Nr. 433
- Energieeffizienzprogramm – Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 276/277/278
- IKK – Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 217/218
- IKU – Energieeffizient Bauen und Sanieren – Nr. 220/219

Eine Kumulierung der Förderung von Fahrzeugen mit dem Umweltbonus für Elektrofahrzeuge (Richtlinie des BMWi zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vom 29. Juni 2016) ist ebenfalls ausgeschlossen.

Die für die Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderbeträge werden in den Aufrufen zur Antrags-einreichung mit ergänzenden Hinweisen zur Förderrichtlinie festgelegt.

5.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind diejenigen Mehrausgaben, die durch den Einsatz der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Einsatz konventioneller Technologie bedingt sind.



Gemäß Artikel 36 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 40 % bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

Bei PKW mit Brennstoffzellenantrieb (nach Nummer 2.1.1) erfolgt die Förderung ab einer näher im Aufruf zur Antrags-einreichung festgelegten Mindeststückzahl.

5.2 Bei Investitionszuschüssen für hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplung nach Nummer 2.2

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind diejenigen Mehrausgaben, die durch den Einsatz der geförderten innovativen Technologie gegenüber dem Einsatz konventioneller Technologie bedingt sind.

Gemäß Artikel 40 AGVO können die Investitionsmehrkosten mit bis zu 45 % bezuschusst werden. KMU können im Einzelfall höhere Beihilfeintensitäten gewährt werden.

5.3 Bei Investitionszuschüssen für öffentliche Wasserstoffbetankungsinfrastruktur nach Nummer 2.3

Gemäß Artikel 56 AGVO darf der Investitionszuschuss nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem Betriebsgewinn der Investition. Diese Angaben sind als Obergrenze zu verstehen. Die Förderquoten für die einzelnen geförderten Gegenstände der Investition werden in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung festgelegt.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN Best-P) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (AN Best-GK) werden zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen geförderten Fahrzeuge oder Anlagen ergeben, werden grundsätzlich nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelungen aus den Nummern 1.2 bzw. 2.1 der AN Best-P bzw. der AN Best-GK bezüglich Einnahmen finden in diesem Fall keine Anwendung. Aufgrund EU-beihilferechtlicher Vorgaben bleibt eine Regelung der Einnahmenberücksichtigung jedoch dem Aufruf zur Antragseinreichung vorbehalten.

Abweichend von Nummer 1.4 AN Best-P bzw. Nummer 1.3 AN Best-GK wird die Zuwendung wie folgt ausgezahlt:

- bei Vorhaben mit einer Zuwendung unter 50 000 Euro nach Vorlage aller zum Verwendungsnachweis notwendigen Unterlagen und deren Prüfung durch die Bewilligungsbehörde;
- bei Vorhaben mit einer Zuwendung ab 50 000 Euro nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabennachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen.

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.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht werden, vgl. Artikel 9 AGVO.

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

7 Verfahren bei der Projektförderung

7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI derzeit folgenden Projektträger (PT) beauftragt:

Projektträger Jülich (PtJ)
Forschungszentrum Jülich GmbH
Geschäftsbereich Energiesystem: Nutzung (ESN)
Fachbereich ESN5
Zimmerstraße 26 – 27
10969 Berlin

Dr. Sophie Haebel

Telefon: 0 30/2 01 99-5 32

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse:

<http://www.foerderportal.bund.de/> im Formularschrank des BMWi abgerufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger angefordert werden.



7.2 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren ist einstufig angelegt.

Die Antragsteller werden im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht.

Zur Antragstellung ist das elektronische Antragssystem „easy-online“ zu nutzen. (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung definierten Kriterien bewertet.

Entsprechend der Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

7.3 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 Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie ersetzt die Bekanntmachung der Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) als Teil des Regierungsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 – von der Marktvorbereitung zu wettbewerbsfähigen Produkten vom 17. Februar 2017 (BAnz AT 01.03.2017 B3). Diese Förderrichtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2019.

Berlin, den 18. Oktober 2017

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Papajewski
