



Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Bekanntmachung der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

Vom 29. April 2020

Präambel

Die Elektromobilität entscheidet zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft der Automobilindustrie. Die Automobilindustrie befindet sich ebenso wie das Automobil in einem deutlichen Strukturwandel. Auslöser sind die Digitalisierung, die Automatisierung und neue Antriebstechnologien als Antwort auf die Regulierung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen. Damit aus diesem technologischen und regulatorischen Wandel eine umweltfreundliche Mobilität resultiert, müssen jetzt flankierende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden.

Nur mit weiteren unterstützenden Maßnahmen wird es gelingen, die Entwicklung der Elektromobilität in der aktuellen Phase des Markthochlaufs noch deutlicher zu forcieren und die gemeinsam von Bundesregierung und Automobilindustrie gesetzte Zielmarke von einer Million Elektrofahrzeugen zu erreichen. Die vorliegende Förderrichtlinie adressiert den im Rahmen des Maßnahmenpakets Elektromobilität vereinbarten Umweltbonus für den Erwerb von reinen Elektrofahrzeugen, von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen und Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeugen.

Elektrofahrzeuge sind bei geringen Geschwindigkeiten sehr leise und damit insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen schwer oder gar nicht wahrnehmbar. Daher wird durch einen eigenen Förderbaustein die Anschaffung von Systemen gefördert, die mittels eines Schallzeichens Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer auf die Anwesenheit des Fahrzeugs aufmerksam macht (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS).

1 Zuwendungszweck

1.1 Förderziel

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, mit Hilfe eines Umweltbonus den Absatz neuer und junger gebrauchter Elektrofahrzeuge zu fördern. Dadurch kann ein nennenswerter Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft bei gleichzeitiger Stärkung der Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen geleistet werden. Die Maßnahmen werden die schnelle Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Markt unterstützen.

Des Weiteren sollen die speziell von Elektrofahrzeugen ausgehenden Gefahren für Verkehrsteilnehmer, die auf akustische Signale angewiesen sind, durch die Unterstützung des Einbaus von AVAS kompensiert werden.

1.2 Rechtsgrundlagen

Die Förderung erfolgt nach Maßgabe dieser Richtlinie, nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und dem Gesetz über die Errichtung eines Sondervermögens „Energie- und Klimafonds“.

2 Förderung

2.1 Gegenstand der Förderung

Förderfähig ist

- der Erwerb eines erstmals im Inland zugelassenen, elektrisch betriebenen Neufahrzeugs gemäß der Definition des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG), wenn gleichzeitig die Voraussetzungen der Nummer 3.1 oder Nummer 3.2, jeweils in Verbindung mit Nummer 3.3 dieser Förderrichtlinie vorliegen;
- der Erwerb eines Elektrofahrzeugs gemäß der Definition des EmoG bei der zweiten Zulassung im Inland, wenn gleichzeitig die Voraussetzungen der Nummer 3.1 oder Nummer 3.2, jeweils in Verbindung mit Nummer 3.3 dieser Förderrichtlinie vorliegen.

Förderfähig sind alle Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der EU sie gekauft wurden, wenn gleichzeitig die Voraussetzungen der Nummer 3.1 oder Nummer 3.2, jeweils in Verbindung mit Nummer 3.3 dieser Förderrichtlinie vorliegen.

Zusätzlich ist förderfähig der Erwerb eines AVAS, welches zum Zeitpunkt des Erwerbs serienmäßig vom Hersteller oder durch eine autorisierte Werkstatt in ein gemäß dieser Richtlinie zu förderndes Fahrzeug eingebaut wurde. Die Förderfähigkeit für ein AVAS endet für neue Fahrzeugtypen, in die die Hersteller gemäß Artikel 8 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen bis spätestens zum 1. Juli 2019 ein solches System einbauen müssen, mit Inkrafttreten der Richtlinie (Umweltbonus)



vom 13. Februar 2020, also am 19. Februar 2020, für alle übrigen Elektrofahrzeuge, die bis zum 30. Juni 2021 zugelassen wurden, ab dem 1. Juli 2021.

2.2 Antragsberechtigung und Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Privatpersonen und Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine, auf die ein Fahrzeug gemäß Nummer 3 der Richtlinie zugelassen wird. Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger ist die Antragstellerin/der Antragsteller. Die Antragstellerin/der Antragsteller darf einen Dritten zur Antragstellung bevollmächtigen.

Nicht antragsberechtigt sind

- der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen und Kommunen,
- alle öffentlichen Einrichtungen des Staates, die den Begriff des öffentlich-rechtlichen Auftraggebers nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen erfüllen,
- Automobilhersteller, die sich an der Finanzierung des Umweltbonus beteiligen,
- Antragstellerinnen/Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist.

Dasselbe gilt für Antragstellerinnen/Antragsteller und, sofern die Antragstellerin/der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine Vermögensauskunft gemäß § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

3 Zuwendungsvoraussetzungen

3.1 Elektrofahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie

Ein Elektrofahrzeug im Sinne dieser Richtlinie ist

- ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gemäß § 2 Nummer 1 EmoG der Klassen M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist und ein elektrisch betriebenes Fahrzeug der Klasse N2 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG, soweit es im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden darf;
- gemäß der Definition in § 2 EmoG ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug. Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sind solche, deren maximale CO₂-Emission je gefahrenen Kilometer 50 Gramm nicht übersteigt oder eine bestimmte Mindestreichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine erreicht. Bei Anschaffung bis zum 31. Dezember 2021 beträgt diese elektrische Mindestreichweite 40 km, bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2021 und vor dem 1. Januar 2025 beträgt sie 60 km und bei Anschaffung nach dem 1. Januar 2025 beträgt diese 80 km. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Förderkriterien für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge künftig fortgeschrieben werden.

3.2 Andere Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie

- Fahrzeuge im Sinne der Förderrichtlinie, gleich welchen Antriebs, die keine lokalen CO₂-Emissionen vorweisen, sind reinen Batterieelektrofahrzeugen im Sinne dieser Richtlinie gleichgestellt;
- Fahrzeuge im Sinne der Förderrichtlinie, gleich welchen Antriebs, deren maximale CO₂-Emission je gefahrenen Kilometer den in § 3 Absatz 2 Nummer 1 EmoG in der jeweils geltenden Fassung genannten Wert nicht übersteigt, sind „von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge“ im Sinne dieser Richtlinie gleichgestellt.

3.3 Voraussetzungen an das Fahrzeug

- Das zu begünstigende Fahrzeugmodell muss sich auf der vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) auf www.bafa.de veröffentlichten Liste befinden, mit der sich die Automobilhersteller zu einer Beteiligung an der Finanzierung des Umweltbonus verpflichten. Die Liste der für eine Förderung vorgesehenen Modelle elektrisch betriebener Fahrzeuge beachtet auch den Nettolistenpreis des Basismodells in Deutschland bezogen auf das gekaufte Fahrzeug des Automobilherstellers zum 31. Dezember 2015 (BAFA Listenpreis). Für Gebrauchtfahrzeuge beträgt der maximal förderfähige Bruttogesamtfahrzeugpreis wegen des typischen Wertverlusts auf dem Wiederverkaufsmarkt 80 Prozent des Listenpreises des Neufahrzeugs (brutto, inklusive Sonderausstattung).
- Der Erwerb des Fahrzeugs beim Fahrzeughändler muss am 18. Mai 2016 oder später erfolgt sein. Als maßgebliches Erwerbsdatum gilt der Abschluss eines Kauf- bzw. Leasingvertrags. Die mit der Förderrichtlinie vom 13. Februar 2020 (BAAnz AT 18.02.2020 B2) geänderten Fördersätze gelten fort und nur für solche Fahrzeuge, die nach dem 4. November 2019 erstmalig zugelassen wurden. Seit dem 19. Februar 2020 werden Förderungen nach der Richtlinie in der Fassung vom 28. Mai 2019 nur noch ausbezahlt, sofern die Antragstellung bis zum 18. August 2020 erfolgt.
- Im Fall der ersten Zulassung des Fahrzeugs im Inland auf die Antragstellerin/den Antragsteller muss diese am 18. Mai 2016 oder später, im Fall der zweiten Zulassung im Inland muss die Erstzulassung, die in jedem Mitgliedstaat der EU erfolgen kann, nach dem 4. November 2019 oder später erfolgt sein.
- Das Fahrzeug muss zum ersten Mal zugelassen sein oder darf im Fall der zweiten Zulassung maximal zwölf Monate erstzulassen gewesen sein. Im Fall der Zweitzulassung darf das Fahrzeug eine maximale Laufleistung von



- 15 000 km aufweisen und darf nachweislich noch nicht durch den Umweltbonus oder eine vergleichbare staatliche Förderung in einem anderen EU-Staat gefördert worden sein.
- Das Fahrzeug muss mindestens sechs Monate auf die Antragstellerin/den Antragsteller in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sein (Haltedauer). Eine kürzere Haltedauer ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- Das gilt entsprechend für Leasingfahrzeuge.
- Ein Bundesanteil am Umweltbonus kann nur für elektrisch betriebene Fahrzeuge gewährt werden, wenn deren Nettolistenpreis des Basismodells in Deutschland maximal 65 000 Euro beträgt.
- Für diejenigen Fahrzeugmodelle, die bereits zum 31. Dezember 2015 auf dem Markt verfügbar waren, gilt als Vergleichsmaßstab der zum 31. Dezember 2015 gültige Nettolistenpreis des Basismodells in Deutschland. Für nach dem 31. Dezember 2015 auf den Markt gekommene Fahrzeugmodelle gilt als Vergleichsmaßstab der zum Zeitpunkt der Markteinführung geltende Nettolistenpreis des Basismodells in Deutschland (BAFA Listenpreis).

3.4 Voraussetzungen an die Förderung des AVAS

- Eine Allgemeine Betriebserlaubnis für das AVAS muss erteilt worden oder es muss Teil der Typgenehmigung sein.
- Es muss den Anforderungen der UN-Regelung Nummer 138, Änderungsserie 01, über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit bzw. der Verordnung (EU) Nr. 2017/1576 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an das Akustische Fahrzeug-Warnsystem (AVAS) für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen entsprechen.

4 Art und Umfang der Förderung

- Die Finanzierung des Umweltbonus erfolgt zur Hälfte durch den Automobilhersteller und zur Hälfte durch einen Bundeszuschuss.
- Der Bundesanteil am Umweltbonus (Festbetragsfinanzierung) beträgt als nicht rückzahlbarer Zuschuss für ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von maximal 40 000 Euro 3 000 Euro und mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von über 40 000 Euro 2 500 Euro. Gleiches gilt für ein anderes Fahrzeug, welches einem reinen Batterieelektrofahrzeug oder einem Brennstoffzellenfahrzeug gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde.
- Der Bundesanteil am Umweltbonus beträgt für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von maximal 40 000 Euro 2 250 Euro und mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von über 40 000 Euro 1 875 Euro. Gleiches gilt für ein anderes Fahrzeug, welches einem von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeug gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde.
- Der Bundesanteil am Umweltbonus darf pro Fahrzeug nur einmal gezahlt werden.
- Zur Sicherung des Eigenbeitrags der Automobilindustrie wird der Bundesanteil am Umweltbonus nur gezahlt, wenn der Netto-Kaufpreis (exklusive Mehrwertsteuer) des Basismodells für den Endkunden
 - bei Fahrzeugen mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von maximal 40 000 Euro
 - bei rein elektrischen Fahrzeugen und bei Brennstoffzellenfahrzeugen gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie oder für ein anderes Fahrzeug, welches diesem gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde, um mindestens 3 000 Euro oder
 - bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie oder für ein anderes Fahrzeug, welches diesem gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde, um mindestens 2 250 Euro unterhalb des dem BAFA vorliegenden Nettolistenpreises des Basismodells in Deutschland (BAFA Listenpreis) liegt;
 - bei Fahrzeugen mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von über 40 000 Euro bis zu maximal 65 000 Euro
 - bei rein elektrischen Fahrzeugen und bei Brennstoffzellenfahrzeugen gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie oder für ein anderes Fahrzeug, welches diesem gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde, um mindestens 2 500 Euro oder
 - bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen gemäß Nummer 3.1 der Richtlinie oder für ein anderes Fahrzeug, welches diesem gemäß Nummer 3.2 der Richtlinie gleichgestellt wurde, um mindestens 1 875 Euro unterhalb des dem BAFA vorliegenden Nettolistenpreises des Basismodells in Deutschland (BAFA Listenpreis) liegt.
- Für Fahrzeuge, die bis zum 4. November 2019 zugelassen wurden, gelten die Fördersätze in der Fassung der Förderrichtlinie vom 28. Mai 2019. Gleiches gilt für Fahrzeuge, die ab dem 5. November 2019 bis zum 19. Februar 2020 zugelassen wurden und den Herstellerrabatt in der in der Förderrichtlinienfassung vom 28. Mai 2019 enthaltenen Höhe erhalten haben.
- Im Fall der zweiten Zulassung gelten die Fördersätze für Fahrzeuge mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell in Deutschland von über 40 000 Euro bis zu maximal 65 000 Euro entsprechend.



- Die zusätzliche, pauschale Bundesförderung des AVAS erfolgt über einen nicht rückzahlbaren Zuschuss. Gefördert wird der Erwerb und der Einbau eines AVAS durch den Hersteller des Fahrzeugs oder durch eine autorisierte Werkstatt in ein in Nummer 3.1 oder Nummer 3.2, jeweils in Verbindung mit Nummer 3.3 dieser Richtlinie genanntes Fahrzeug zum Zeitpunkt des Erwerbs. Ist das AVAS serienmäßig in einem Fahrzeugmodell seit Markteinführung verbaut und ist dieses förderfähig im Sinne dieser Richtlinie, so ist dies dem BAFA bei der Listung des Fahrzeugs schriftlich anzuzeigen. Wird das AVAS durch den Hersteller oder eine autorisierte Werkstatt nachgerüstet, so ist das AVAS gesondert in der verbindlichen Bestellung, dem Kaufvertrag und der Rechnung auszuweisen. Die Förderung beträgt pauschal 100 Euro. Der Zuschuss darf pro Fahrzeug nur einmal gewährt werden.

5 Verfahren der Antragstellung, Nachweisführung und Auszahlung

5.1 Antragstellung

Für Antragstellerinnen/Antragsteller, die die Voraussetzungen für die Gewährung des Bundesanteils am Umweltbonus vollständig erfüllen, gilt folgendes Antragsverfahren:

- Eine Antragstellung ist nur für Fahrzeuge möglich, deren Zulassung bereits erfolgt ist. Für Fahrzeuge, die nach dem 4. November 2019 zugelassen worden sind, muss die Antragstellung spätestens ein Jahr nach der Zulassung auf die Antragstellerin/den Antragsteller und ausschließlich über das vom BAFA unter der Internetseite www.bafa.de zur Verfügung gestellte elektronische Antragsformular erfolgen. Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare gestellt werden und/oder unvollständig sind, können vom BAFA nicht bearbeitet werden.
- Die Zuwendungsbescheide für den Bundesanteil am Umweltbonus bzw. der Förderung des AVAS werden in der Reihenfolge des vollständigen Eingangs der Antragsunterlagen und nach Zulassung erteilt.

Mit der Antragstellung hat die Antragstellerin/der Antragsteller folgende Unterlagen vorzulegen:

- im Fall des Kaufs eine Kopie der Rechnung;
- im Fall des Leasings eine Kopie des Leasingvertrags inklusive verbindlicher Bestellung sowie Kalkulation der Leasingrate/interne Kalkulation;
- der Nachweis der Zulassung des Fahrzeugs auf die Antragstellerin/den Antragsteller durch Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief);
- im Fall einer Zweitzulassung zusätzlich eine durch eine amtlich anerkannte Prüforganisation oder einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen bestätigte Erklärung des Antragstellers über die maximale Laufleistung des Fahrzeugs von 15 000 Kilometern sowie einen Nachweis über den Listenpreis des Neufahrzeugs in Form eines Gutachtens der Deutschen Automobil Treuhand (DAT), einer Neufahrzeugrechnung oder einer Neufahrzeugkonfiguration mit identischer Ausstattung.
- Die Unterlagen sind in deutscher Sprache bzw. in Übersetzung in deutscher Sprache vorzulegen. Die Übersetzungen sind von einem staatlich geprüften Dolmetscher oder Übersetzer oder einem öffentlich bestellten oder beeidigten Dolmetscher oder Übersetzer erstellen zu lassen.

Die Rechnung und der Leasingvertrag müssen mindestens folgende Inhalte ausweisen (alles exklusive Mehrwertsteuer):

- eindeutiger Bezug auf das förderfähige Basis-Fahrzeugmodell auf der Liste des BAFA;
- der deutlich und nachvollziehbar ausgewiesene Eigenbetrag des Automobilherstellers am Umweltbonus, der mindestens dem in Nummer 4 dieser Richtlinie festgelegten Betrag entspricht, sodass die Antragstellerin/der Antragsteller den Eigenanteil selbstständig prüfen kann;
- den Netto-Kaufpreis für das Basis-Fahrzeugmodell für die Kundin/den Kunden;
- Sonderausstattungen im Vergleich zum Basis-Fahrzeugmodell auf der BAFA-Liste (werden gesondert ausgewiesen);
- im Fall des Erwerbs eines Fahrzeugs mit AVAS, dass das Fahrzeug vor der Übergabe an die Antragstellerin/den Antragsteller mit einem solchen System ausgestattet wurde oder wird;
- bei Leasinggeschäften ist die Vorlage des Kalkulationsblatts der Leasingrate/internen Kalkulation verpflichtend.

Gewerbliche Leasingnehmer können den Anspruch an dem Bundesanteil am Umweltbonus inklusive des Zuschusses zum AVAS an den Leasinggeber oder Händler abtreten. Die Abtretungserklärung des Leasingnehmers ist der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Im Leasingvertrag ist bei Abtretung neben dem Herstelleranteil am Umweltbonus auch der Bundesanteil am Umweltbonus in Höhe des in Nummer 4 dieser Richtlinie festgelegten Betrags (inklusive Mehrwertsteuer) nachvollziehbar auszuweisen.

5.2 Nachweisführung und Auszahlung

Aus der Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief) muss sich zweifelsfrei die Anzahl der Vorhalter ergeben.

Die Auszahlung des Bundesanteils am Umweltbonus inklusive des Zuschusses zum AVAS erfolgt nach Vorlage aller notwendigen Unterlagen entsprechend Nummer 5.1 und deren Prüfung durch die Bewilligungsbehörde auf ein Konto der Antragstellerin/des Antragstellers. Beim gewerblichen Leasing kann eine Auszahlung des Bundesanteils Umweltbonus inklusive des Zuschusses zum AVAS am Umweltbonus an den Leasinggeber oder Händler erfolgen, wenn die Antragstellerin/der Antragsteller den Anspruch an den Leasinggeber oder Händler abgetreten hat.



5.3 Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist das

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

– Elektromobilität –

Frankfurter Straße 29 – 35

65760 Eschborn

Telefon: 0 61 96/9 08 10 09

Internet: www.bafa.de

E-Mail: elektromobilitaet@bafa.bund.de

6 Allgemeine Verfahrensvorschriften

6.1 Bundeshaushaltsordnung

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 §§ 23, 44 BHO, die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100, 113 BHO zur Prüfung berechtigt.

6.2 Auskunft

Die Antragstellerin/der Antragsteller willigt ein, dass die Bewilligungsbehörde zur Prüfung der Antragsvoraussetzungen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamts abrufen kann. Die Antragstellerin/der Antragsteller erklärt sich einverstanden, dass dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, der Bewilligungsbehörde oder einem von diesen beauftragten Dritten, insbesondere auch zur Weitergabe an den Deutschen Bundestag, sämtliche mit dem Antrag oder im weiteren Verfahren eingereichte Unterlagen zur Verfügung stehen.

Die Antragstellerin/der Antragsteller ist verpflichtet, alle zuwendungserheblichen Unterlagen mindestens fünf Jahre lang vorzuhalten und im Fall einer Überprüfung vorzulegen. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, entfällt rückwirkend die Bewilligungsvoraussetzung und die Zuschüsse zuzüglich Zinsen können zurückgefordert werden.

6.3 Rechtsanspruch

Ein Rechtsanspruch der Antragstellerin/des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel.

7 Inkrafttreten und Befristung

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und tritt am 31. Dezember 2025 außer Kraft. Sofern die nach dem Wirtschaftsplan des EKF zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft sind, können keine weiteren Fördergelder bewilligt werden. Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 13. Februar 2020 (BAz AT 18.02.2020 B2) tritt mit Inkrafttreten dieser Richtlinie außer Kraft.

8 Subventionserhebliche Tatsachen

Die subventionserheblichen Tatsachen im Sinne des § 2 des Subventionsgesetzes in Verbindung mit § 264 des Strafgesetzbuchs sind im Förderantrag bezeichnet.

Berlin, den 29. April 2020

Bundesministerium
für Wirtschaft und Energie

Im Auftrag
Dr. W. Horstmann
