

# Förderrichtlinie zum Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe)

Stand: 12.08.2020

## Inhaltsverzeichnis

Präambel	S. 2
1. Zuwendungszweck	S. 3
1.1 Förderziel	S. 3
1.2 Rechtsgrundlagen	S. 3
2. Zielgruppe und Antragsberechtigte	S. 4
3. Förderung	S. 5
3.1 Beratungsangebot	S. 5
3.2 Zuschuss zur Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen	S. 6
3.3 Zuschuss zum Aufbau von Ladeinfrastruktur	S. 8
4. Art der Förderung	S. 9
5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen	S. 9
6. Verfahren der Antragstellung, Nachweisführung und Auszahlung	S. 9
6.1 Prozess der Antragstellung	S. 9
6.2 Auszahlung	S. 10
6.3 Zweckbindungsfrist und Verwendungsnachweis	S. 10
7. Zu beachtende Vorschriften	S. 11
8. Inkrafttreten	S. 12

## **Präambel**

Städte sind heute für über die Hälfte der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Auch Berlin trägt als wachsende Stadt eine besondere Verantwortung beim Klima- und Umweltschutz. Die politische Diskussion um zu hohe CO<sub>2</sub>- /Stickoxid- und Feinstaubbelastungen hat deutlich gemacht, dass dringend Maßnahmen ergriffen werden müssen, um drohende Fahrverbote in der Innenstadt zu vermeiden.

Im Kontext des neuen Energiewendegesetzes (EWG Bln) hat sich das Land Berlin bereits im April 2016 dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden – d.h., die Kohlendioxidemissionen sollen bezogen auf das Basisjahr 1990 um mindestens 85 Prozent reduziert werden. Zwar sind die Emissionen seit 1990 bereits um rund ein Drittel verringert worden. Dennoch sind weitere Anstrengungen nötig, um das für 2020 im Berliner Energiewendegesetz verankerte Einsparziel von 40 Prozent zu erreichen.

Im Rahmen der Richtlinien der Regierungspolitik 2016-2021 hat sich die aktuelle Koalition deshalb zum Ziel gesetzt, die nächsten Schritte auf dem Weg zur Mobilitätswende einzuleiten und den Verkehr im Land Berlin effizienter, moderner und umweltfreundlicher zu gestalten.

Insbesondere die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs – der neben dem Taxi-Gewerbe unter anderem auch kleinere und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe sowie Logistikunternehmen umfasst – ist in diesem Zusammenhang ein zentraler Baustein. Dabei geht es sowohl um den Zuschuss für elektrisch betriebene Fahrzeuge, als auch um den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge werden auf absehbare Zeit die vielversprechendsten Antriebstechnologien für einen lokal umweltfreundlichen Verkehr sein. Eines der größten Hindernisse auf dem Weg zum Durchbruch der Elektromobilität ist die Frage der Akzeptanz in der Gesellschaft. Ein entsprechendes Beratungsangebot vor Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und hinsichtlich der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen ist deshalb erforderlich, um Vorbehalten zu begegnen und Hemmschwellen abzubauen. Zudem zieht die Anschaffung geeigneter Fahrzeuge und der passenden Ladeinfrastruktur enorme Kosten nach sich. Es bedarf deshalb eines Programms auf Landesebene, um insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Flotten auf emissionsarme Antriebe umzurüsten.

Eine besondere Rolle soll zudem die Förderung von Innovationsprojekten an der Schnittstelle von Energie- und Mobilitätswende spielen. Die fortschreitende Elektrifizierung des Verkehrs wird zu einem steigenden Bedarf an Energie führen, die, um den umweltpolitischen Zielsetzungen nachzukommen, aus lokal erzeugten und erneuerbaren Energiequellen stammen sollte. Daher wird die Richtlinie ab dem Jahr 2019 um ein Innovationsmodul ergänzt.

Das Land Berlin versteht das vorliegende Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ damit auch als einen sinnvollen Beitrag zu einer aktiven Innovations- und Industriepolitik am Standort.

## **1. Verwendungszweck**

### **1.1 Förderziel**

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEB) möchte mit dem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ die Elektrifizierung von gewerblichen Kraftfahrzeug-Flotten in der Hauptstadt vorantreiben. Ziel der Förderung ist es, kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft zu motivieren, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzusteigen. Dies bezieht sich sowohl auf reine Batterie-Elektro-Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, als auch auf Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge.

Vor dem Hintergrund der Erhöhung des „Umweltbonus“ konzentriert sich das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ auf die Beschaffung und das Leasing von gewerblich genutzten elektrisch betriebenen Fahrzeugen, vorrangig Nutzfahrzeugen, als auch die Errichtung einer geeigneten Ladeinfrastruktur im privaten gewerblichen Umfeld.

Eine Förderung von PKW ist nicht möglich.

### **1.2 Rechtsgrundlagen**

Die Förderung erfolgt nach Maßgabe dieser Richtlinie, auf Grundlage der § 23 und § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO), sowie der dazu erlassenen Ausführungsvorschriften und den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

Ein Anspruch der Antragsstellerin/des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

Die Förderung wird als De-minimis-Beihilfe nach der De-minimis-Verordnung (Verordnung (EU) 1407/2013 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. EU L 352 vom 24.12.2013, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung gewährt. Die in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen müssen für die Gewährung der Zuwendung gegeben sein. Insbesondere dürfen "De-minimis"-Beihilfen innerhalb eines fließenden Zeitraumes von drei Steuerjahren den Betrag von 200.000 EUR nicht überschreiten.

Werden für dieselben beihilfefähigen Kosten auch andere staatliche Beihilfen in Anspruch genommen, ist eine Förderung zudem nur zulässig, solange die für die andere Beihilfe einschlägige höchste Beihilfeintensität oder der höchste einschlägige Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

Daher ist von der Antragstellerin/dem Antragsteller eine De-minimis-Erklärung auszufüllen, die den Antragsunterlagen beizufügen ist.

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass vor der Bestätigung des Antragseingangs mit der zu fördernden Maßnahme noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich sowohl der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages (z. B. Abschluss des Kauf- bzw. Leasingvertrages des Fahrzeuges oder der Ladestation bzw. der Abschluss des Beratungsvertrages) als auch bereits die bindende Willenserklärung des Antragstellers zum Vertragsschluss (z.B. Bestellung des Fahrzeuges oder der

Ladestation) zu werten. Dies bedeutet, dass die Unterzeichnung des Kauf-, Leasing- sowie Beratungsvertrages bzw. die Auftragserteilung erst nach Erhalt der Eingangsbestätigung getätigt werden darf. Hieraus besteht kein Anspruch auf eine Förderung.

Die für Wirtschaft zuständige Senatsverwaltung hat die IBB Business Team GmbH, ein Unternehmen der Investitionsbank Berlin, mit der Durchführung der Fördermaßnahme gemäß dieser Richtlinie beauftragt.

## 2. Zielgruppe und Antragsberechtigte

Die Förderung zielt auf in Berlin tätige kleine und mittlere Unternehmen (nach KMU-Definition)<sup>1</sup> und selbständig Tätige, die zur Ausübung ihrer gewerblichen<sup>2</sup>, gemeinnützigen oder freiberuflichen Tätigkeit ein motorisiertes Fahrzeug benötigen.

Antragsberechtigt (für die Fördertatbestände 3.1. – 3.3.) sind entsprechend Unternehmen (nach KMU-Definition) und selbständig Tätige, die mindestens ein überwiegend gewerblich, gemeinnütziges oder freiberuflich genutztes **reines Batterie-Elektro- Fahrzeug, Brennstoffzellen-Fahrzeug oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeug** (gemäß EmoG<sup>3</sup> -Definition) und/oder Ladeinfrastruktur anschaffen (Kauf oder Leasing) wollen. Zudem müssen die Antragsteller einen Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Berlin haben. Der überwiegende Einsatz der geförderten Fahrzeuge, d.h. mehr als 50 % der jährlichen Fahrleistung, bei einer Tochter-Gesellschaft mit Betriebsstätte außerhalb Berlins ist nicht zulässig.

Antragsberechtigt sind u.a.

- Taxibetriebe,
- Handwerkerbetriebe,
- Fahrschulbetriebe,
- Pflege- und Sozialdienste,
- Kurier-Express-Paket-Dienste,
- Lieferdienste

Darüber hinaus ist antragsberechtigt, wer durch die Förderung - über das Förderprogramm EnergiespeicherPLUS der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe - eines Stromspeichers, der mit einer neu zu installierenden Photovoltaikanlage verbaut und an das Verteilnetz angeschlossen ist, die Eigenschaft als Gewerbetreibender erhält und nachweist, dass mit dem geförderten Speicher die geförderte Ladeinfrastruktur oder das geförderte E-Fahrzeug bedient wird.

Nicht antragsberechtigt sind Antragsteller, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern 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.

---

<sup>1</sup> Dies schließt sowohl Unternehmen mit Gewinnabsicht, als auch Unternehmen ohne Gewinnabsicht ein, bspw. solche, die als gemeinnützige Gesellschaft (gGmbH) registriert sind.

<sup>2</sup> Als „Gewerbe“ gilt jede wirtschaftliche Tätigkeit, die dauerhaft unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung zum Zwecke der Gewinnerzielung ausgeübt wird. Im engeren Sinne erfasst der Begriff insbesondere Industrie und Handwerk, d.h. vor allem das produzierende, verarbeitende und dienstleistende Gewerbe.

<sup>3</sup> Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)

### 3. Förderung

#### 3.1 Beratungsangebot

##### 3.1.1 Gegenstand der Förderung

Die Beratung beinhaltet zwei Module: eine „Potenzialberatung“ (zum Thema Fahrzeuge und benötigte Ladeinfrastruktur) sowie eine „Realisierungsberatung“ (zum Thema Fuhrparkintegration, Mobilitätsbedarfe, Netzanschluss, Sektorenkopplung, Versorgungssicherheit). Der Antragstellerin/dem Antragsteller wird die Inanspruchnahme der Potential- und Realisierungsberatung empfohlen.

- Gegenstand der Beratung sind alle Formen der Personen-, Dienstleistungs- und Gütermobilität, die einen direkten Bezug zur gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit aufweisen bzw. aufgrund der gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit erforderlich sind<sup>4</sup>.
- Pro Antragstellerin/Antragsteller kann maximal jeweils eine Potenzial- und eine Realisierungsberatung gefördert werden. Bei der Potenzialberatung kann auch gebündelt werden, d.h. halb Tages Workshops für mehrere Einzelunternehmer sind nach Rücksprache mit dem Beratungsunternehmen möglich.
- Die Antragstellerin/der Antragsteller kann im Antrag Schwerpunktthemen und besondere Beratungs- Interessen angeben.
- Die Beratung erfolgt nach anerkannten Qualitätsmaßstäben durch unabhängige und erfahrene Mobilitätsberatungsunternehmen. Diese kann bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden. Der Beratungsvertrag kommt zwischen dem Beratungsunternehmen und dem beratenen Unternehmen zustande. Die IBB Business Team GmbH erstattet die Vergütung für die Beratungsleistung auf Vorlage der Rechnung und des Beratungsberichtes unmittelbar an den Antragstellenden.
- Die Beratung erfolgt durch ein von der IBB Business Team GmbH autorisiertes Beratungsunternehmen. Hierfür erstellt die IBB Business Team GmbH über ein Autorisierungsverfahren einen Pool an Beratungsunternehmen. Die Autorisierung von Beratungsunternehmen erfolgt durch die IBB Business Team GmbH.

##### 3.1.2 Art und Umfang der Förderung

###### a) Potenzialberatung

- Jede Antragstellerin/jeder Antragsteller kann vor Beantragung der Förderung nach Nr. 3.2 oder 3.3 eine geförderte 1-tägige Beratung mit einem Netto-Beratungstagesatz von max. 800 € in Anspruch nehmen, um sich über die Möglichkeiten der geförderten Antriebstechnologien sowie die Kapazitäten und individuellen Ladeinfrastruktur-Bedarfe zu informieren.

---

<sup>4</sup> Unter anderem „besetzte“ Taxi-Fahrten, Vertriebsfahrten, Logistik- und Lieferverkehre, innerbetriebliche Verkehre bspw. von Flotten, Fahrten aufgrund von wartungs- oder Servicearbeiten z.B. von Handwerksbetrieben, Fahrschulfahrten sowie Fahrten von Pflege und soziale Diensten, Fahrten kommunaler Flotten, Fahrten gemeinnütziger Organisationen.

- Der Antragstellerin/dem Antragsteller wird durch das Beratungsunternehmen eine Empfehlung ausgesprochen, welche Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur für den Betrieb geeignet sind.
- Die Potenzialberatung ist unabhängig davon, ob und wie viele Fahrzeuge sowie Ladeinfrastruktur im Anschluss tatsächlich angeschafft werden.

#### *b) Realisierungsberatung*

- Die Realisierungsberatung hat zum Ziel, die Antragstellerin/den Antragsteller in einem zweiten Schritt umfangreicher und tiefergehender zu beraten. Im Vordergrund steht dabei, welche Bedarfe die einzelnen Antragsteller konkret haben, welche Einsparpotenziale bestehen und wie die Fahrzeuge in den bestehenden Fuhrpark integriert werden können, inkl. Aufbau und Anforderungen bzgl. der Ladeinfrastruktur und des Netzanschlusses.
- Die Realisierungsberatung kann zudem dazu genutzt werden, aufzuzeigen, welche Potenziale bzgl. der Verbindung von Ladeinfrastruktur mit lokal erzeugter, erneuerbarer Energie bestehen.
- Für die Realisierungsberatung (2-3 Beratungstage, mit einem max. Netto-Tagessatz von 1000 €, inkl. Vor-Ort-Termin und Ausarbeitung einer Handlungsempfehlung) werden pro Antrag 80 % der Netto-Beratungskosten gefördert.

### **3.2 Zuschuss zur Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen**

#### **3.2.1 Gegenstand der Förderung<sup>5</sup>**

Gefördert werden elektrisch betriebene Fahrzeuge mit einem Antrieb

- ausschließlich mit elektrischem Batteriespeicher
- in Mischform basierend auf Brennstoffzelle und Batterie
- dessen Energiespeicher von außerhalb des Fahrzeugs wieder aufladbar sind (Plug-In-Hybrid), mit max. CO<sub>2</sub>-Emissionen von 50 g pro km<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Ein Elektrofahrzeug im Sinne dieser Richtlinie ist:

- ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gemäß § 2 Nummer 1 EmoG der Fahrzeugklasse 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 die Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU (ABl. L 158 vom 10.06.2013, S. 172) geändert worden ist und ein elektrisch betriebenes Fahrzeug der Klassen L1e, L3e und L4e.
- Gemäß der Definition in § 2 EmoG ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug. Gemäß der in § 3 Absatz 2 Nummer 1 EmoG festgelegten Voraussetzungen für die Bevorzugung von außen aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge sind maximal 50 g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km erlaubt.
- Lt. EU Verordnung Nr. 540/2014 muss in allen neu zugelassenen Typen von Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen ein akustisches Warnsignal (Acoustic Vehicle Alerting Systems, kurz AVAS) zum Schutz von Fußgängern installiert sein. Dies ist Bedingung für eine Förderung. Bis spätestens 1. Juli 2019 bauen die Hersteller in neuen Typen von Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen ein AVAS ein, das die Anforderungen der EU Verordnung erfüllt. Bis spätestens 1. Juli 2021 bauen die Hersteller in allen neuen Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen ein AVAS ein.

Gefördert werden

- Neufahrzeuge
- Jahreswagen (Erstzulassung nicht älter als 1 Jahr vor Eingangsdatum des Förderantrags)
- Leasingfahrzeuge mit einer Vertragsdauer von mind. 12 Monaten
- Versicherungs- bzw. zulassungspflichtige motorisierte Zweiräder (z.B. E-Roller, E-Mofas, E-Kleinkrafträder und S-Pedelecs)<sup>7</sup>
- Fahrzeuge entsprechend der Übersicht „Förderfähige elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge“ auf der Webseite des Förderprogramms.

Nicht gefördert werden Pkw der Fahrzeugklasse M1.

### 3.2.2 Art und Umfang der Förderung

(1) Die Förderhöhe beträgt bei

Leichten Nutzfahrzeugen (N1)	25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben,
ab einem Nettolistenpreis	maximal 15.000 € je Fahrzeug
von 40.000 €	

Fahrzeugen entsprechend der Übersicht „Förderfähige elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge“	30 % der zuwendungsfähigen Ausgaben,
	maximal 2.000 € je Fahrzeug

Motorisierten Zweirädern (L1e <sup>8</sup> , L3e und L4e)	500 €
---	-------

### 3.3 Zuschuss zum Aufbau der Ladeinfrastruktur

#### 3.3.1 Gegenstand der Förderung

Gefördert wird die Errichtung von stationärer Ladeinfrastruktur sowohl auf öffentlich zugänglichen als auch nicht öffentlich zugänglichen privaten betrieblichen Flächen<sup>9</sup> der Antragsteller im

---

<sup>6</sup> Hierfür ist das aktuell geltende CO<sub>2</sub> Messverfahren anzuwenden (zurzeit das WLTP Messverfahren). Zu Grunde gelegt wird bei der CO<sub>2</sub> Messung die Basisausstattung des anzuschaffenden Fahrzeugs.

<sup>7</sup> Nicht förderfähig sind Lastenräder. Hierfür kann das „Förderprogramm zur Anschaffung von in Berlin genutzten Lastenrädern“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Anspruch genommen werden, [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/lastenraeder/](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/lastenraeder/).

<sup>8</sup> Die Förderung der Fahrzeug-Unterkategorie L1e-B ist ausgeschlossen.

<sup>9</sup> Im Falle der Beantragung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen wird darauf hingewiesen, dass:

- Die Förderung nicht mit der Bundesförderung „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>, kumuliert werden darf.

Stadtgebiet Berlins. Neben der Errichtung der Ladeinfrastruktur erfolgt eine anteilige Förderung des Netzanschlusses. Bei Kombination mit dem Förderprogramm EnergiespeicherPLUS gemäß Ziff. 2 kann die Errichtung der geförderten Ladeinfrastruktur auch auf privaten nicht-betrieblichen Flächen erfolgen.

### **3.3.2 Art und Umfang der Förderung**

Die Förderhöhe beträgt bei:

- Kauf oder Leasing von Normalladeinfrastruktur (AC) inkl. Netzanschluss bis 22 kW  
50 % der Gesamtkosten, max. 2.500 € pro Ladepunkt
- Kauf oder Leasing von Schnellladeinfrastruktur (DC) inkl. Netzanschluss ab 22 kW  
50 % der Gesamtkosten, max. 30.000 € pro Ladepunkt

Ergänzend wird der Anschluss an das Nieder- oder Mittelspannungsnetz pro Standort gefördert:

- Anschluss an das Niederspannungsnetz  
50 % der Gesamtkosten, max. 5.500 €.
- Anschluss an das Mittelspannungsnetz  
50 % der Gesamtkosten, max. 55.000 €

### **3.3.3 Sonstige Anforderungen**

(1) Die Antragstellerin/der Antragssteller muss durch Vorlage des Stromlieferungsvertrages nachweisen, dass der Strom für den Betrieb der Ladeinfrastruktur ab Inbetriebnahme zu 100 % aus regenerativen Energien bezogen wird. Der Bezug von Strom aus eigener Photovoltaikanlagen ist zulässig.

(2) Die geförderte Ladeinfrastruktur muss im Stadtgebiet Berlin errichtet und betrieben werden.

(3) Bei der Beantragung von DC-Ladeinfrastruktur wird die Realisierungsberatung i.S.d. 3.1.2 b) durch einen Mobilitätsberater empfohlen.

(4) Die Förderung von Ladeinfrastruktur kann nur erfolgen, wenn sich der Eigentümer der Fläche, sofern vom Antragssteller abweichend, mit der Errichtung der Ladeinfrastruktur einverstanden erklärt. Eine entsprechende Erklärung ist mit Antragsstellung vorzulegen.

## **4. Art der Förderung**

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt:

- In Form eine Vollfinanzierung bei der Potentialberatung.
- In Form einer Anteilsfinanzierung bei der Realisierungsberatung, Ladeinfrastrukturförderung sowie der Förderung von Nutz- und Mikrofahrzeugen.
- In Form einer Festbetragsfinanzierung bei Förderung von motorisierten Zweirädern.

## **5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Darüber hinaus können im Einzelfall „Weitere Nebenstimmungen“ formuliert werden. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur darf nicht der Gewinnerzielung durch Einnahmen aus deren Nutzung dienen.

- 
- Die Ladeinfrastruktur den Vorgaben der Ladesäulenverordnung und dem Mess- und Eichrecht entsprechen muss.



Ein kostendeckendes Entgelt für die Nutzung der Ladesäulen darf jedoch durch den Betreiber erhoben werden.

## **6. Verfahren der Antragsstellung, Nachweisführung und Auszahlung**

### **6.1 Prozess der Antragsstellung**

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe die IBB Business Team GmbH beauftragt. Die Beantragung auf Gewährung von Zuschüssen erfolgt in einem elektronischen Verfahren.

Anträge sind bei der IBB Business Team GmbH zu stellen.

Die einzureichenden Unterlagen umfassen insbesondere:

- Erklärung über bereits erhaltene/beantragte De-minimis-Beihilfen und anderweitige Beihilfen.
- Gewerbeanmeldung oder Nachweis einer gemeinnützigen (z.B. Auszug aus Vereinsregister) oder freiberuflichen Tätigkeit (Bestätigung der Anmeldung der freiberuflichen Tätigkeit beim Finanzamt)
- Nachweis über einen Sitz oder eine Betriebsstätte in Berlin.

Darüber hinaus sind bei der Beantragung der einzelnen Fördermodule die folgenden Unterlagen einzureichen:

#### **6.1.1 Beratung**

Beantragung einer Beratung bei der IBB Business Team GmbH.

#### **6.1.2 Fahrzeugzuschuss**

- Nachweis über die Absicht (Angebot eines Fahrzeughändlers oder Ausdruck aus dem Internet) des Erwerbs oder des Leasings eines unter 3.3.2 geförderten Fahrzeugs
- Bei Plug-In-Hybriden, Nachweis des Fahrzeugherstellers, dass höchstens 50 g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km<sup>10</sup> ausgestoßen werden.

#### **6.1.3 Zuschuss Ladeinfrastruktur**

- Nachweis über die Absicht (Angebot eines/einer Ladeinfrastrukturanbieters/Elektrofirma)des Erwerbs und der Errichtung von Ladeinfrastruktur
- Sofern notwendig, Nachweis über die Absicht (separates Angebot)der Beauftragung eines neuen Netzanschlusses
- Sofern notwendig, Nachweis über die Absicht (separates Angebot) der Beauftragung der Anpassung des Netzanschlusses an das Niederspannungsnetz oder Mittelspannungsnetz
- Sofern öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur beantragt wird, ist eine Eigenerklärung vorzulegen aus der hervorgeht, dass ergänzend keine Förderung über das Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur in Anspruch genommen wird.

---

<sup>10</sup>Hierfür ist das aktuell geltende CO<sub>2</sub>Messverfahren anzuwenden (zurzeit das WLTP Messverfahren). Zu Grunde gelegt wird bei der CO<sub>2</sub> Messung die Basisausstattung des anzuschaffenden Fahrzeugs.

- Sofern eine Förderung aufgrund der Kombination mit dem Förderprogramm EnergiespeicherPLUS gemäß Ziff. 2 beantragt wird, der entsprechende Förderbescheid sowie der Nachweis über die Eigenschaft als Gewerbetreibender.

## 6.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Zuwendung muss

- bei einer Förderung nach 3.1 innerhalb von 4 Monaten
- bei einer Förderung nach 3.2 innerhalb von 18 Monaten und
- bei einer Förderung nach 3.3 innerhalb von 18 Monaten

nach Bewilligung bei der IBB Business Team GmbH beantragt werden und erfolgt in einer Summe. Für die Auszahlung sind insbesondere folgende Unterlagen beizubringen:

- Rechnung und Beratungsbericht des Mobilitätsberaters bei Inanspruchnahme des Beratungsmoduls gem. 3.1.1
- Nachweis über Erwerb oder Leasing eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges gem. 3.2.1
- Nachweis über Erwerb oder Leasing und Anschluss der Ladeinfrastruktur gem. 3.3.1
- Zulassung des erworbenen elektrisch betriebenen Fahrzeuges in Berlin
- Nachweis über einen Stromliefervertrag für die Dauer von mind. 1 Jahr der den Bezug von Strom aus regenerativen Energien beinhaltet.

## 6.3 Zweckbindungsfrist und Verwendungsnachweis

Die Mindestzulassungsdauer des geförderten Fahrzeuges beträgt grundsätzlich 12 Monate. Gleiches gilt für die Ladeinfrastruktur hinsichtlich der Mindestnutzungsdauer ab Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur. Im Einzelfall können im Zuwendungsbescheid hiervon abweichende Regelungen mit längeren Zweckbindungsfristen formuliert werden, welche dem vorgehen.

Der Antragssteller verpflichtet sich, einen vorzeitigen Verkauf (vor Ablauf der 12 Monate) bzw. eine vorzeitige Kündigung des Leasingvertrages der Bewilligungsbehörde zu melden. Wird die Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer von 12 Monaten unterschritten, ist dies der IBB Business Team GmbH unverzüglich anzuzeigen. Bei einem kürzeren Nutzungszeitraum ist die Förderung grundsätzlich vollständig zu erstatten und zu verzinsen. Eine zeitanteilige Rückerstattung ist möglich bei Gründen, die das antragstellende Unternehmen nicht zu vertreten hat (z.B. Totalschaden durch Unfall, Diebstahl, Berufsunfähigkeit oder Tod des Unternehmers).

Sofern eine Beratung in Anspruch genommen wurde ist als Verwendungsnachweis der Beratungsbericht, die Originalrechnung des Mobilitätberaters sowie der Zahlungsbeleg über den Gesamtbetrag der Rechnung einzureichen.

Mit Ablauf der Frist für die Haltedauer (gilt für 12 Monate ab Zulassung des Fahrzeuges und Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur) ist innerhalb von einem Monat ein Verwendungsnachweis<sup>11</sup> durch die Zuwendungsempfängerin/den Zuwendungsempfänger zu erbringen, der belegt, dass das Fahrzeug und die Ladeinfrastruktur bis zum Ende der Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer im Besitz des der Antragstellerin/des Antragstellers war. Bei Kombination mit

---

<sup>11</sup> Nachweis für Fahrzeuge: z. B. Zulassungsbescheinigung,  
Nachweis für Ladeinfrastruktur: z. B. Inbetriebnahmeprotokoll oder Bescheinigung über Anzeige/Abmeldung der Ladeinfrastruktur (nur sofern öffentlich-zugänglich) bei der Bundesnetzagentur für Ladeinfrastruktur

dem Förderprogramm EnergiespeicherPLUS gemäß Ziff. 2 ist zudem der Nachweis darüber zu erbringen, dass bei Ablauf der Mindestzulassungs- bzw. Mindestnutzungsdauer der geförderte Stromspeicher noch in Benutzung war und die Eigenschaft als Gewerbetreibender noch bestand.

## **7. Zu beachtende Vorschriften**

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 Landeshaushaltsordnung (LHO), die hierzu erlassenen Ausführungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind. Der Rechnungshof von Berlin ist gemäß den § 91 LHO zur Prüfung berechtigt.

Die Antragstellerin/der Antragsteller willigt ein, dass die Bewilligungsbehörde zur Prüfung der Antragsvoraussetzungen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes abrufen kann. Die Antragsteller erklären sich einverstanden, dass der Bewilligungsbehörde oder einem von diesen beauftragten Dritten sämtliche mit dem Antrag oder im weiteren Verfahren eingereichte Unterlagen zur Verfügung stehen.

Mit Einreichen des Antrages berechtigt der Antragsteller/die Antragstellerin das Land Berlin sowie von diesem Beauftragte alle Daten auf Datenträger zu speichern und für Zwecke der Statistik und der Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Förderprogramms auszuwerten sowie die Auswertungsergebnisse unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Regelungen zu veröffentlichen.

Die für Wirtschaft zuständige Senatsverwaltung oder ein von ihr Beauftragter sowie der Rechnungshof des Landes Berlin sind berechtigt, zur Prüfung der eingereichten Unterlagen, Nachweise und Berichte, Originalbelege, Buchhaltungs- und sonstige Geschäftsunterlagen einzusehen, örtliche Erhebungen durchzuführen und aller erforderlichen Auskünfte zu verlangen.

Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch (StGB) in Verbindung mit den §§ 2, 3 und 4 des Subventionsgesetzes vom 29. Juli 1976 (GVBl. S. 1711) und § 1 des Landessubventionsgesetzes vom 20. Juni 1977 (GVBl. S. 1126). Zu diesen Tatsachen zählen insbesondere die im Zuwendungsantrag und den beizufügenden Anlagen sowie die in den Abrechnungsunterlagen enthaltenen Angaben. Subventionserhebliche Tatsachen und deren Änderungen während der Laufzeit der Fördermaßnahme müssen der Bewilligungsbehörde oder einem von dieser Beauftragten unverzüglich, wahrheitsgemäß und vollständig mitgeteilt werden.

## **8. Inkrafttreten**

Diese Förderrichtlinie tritt am Tage nach der Verkündung im Amtsblatt von Berlin in Kraft und gilt bis zum 31.12.2021. Sie gilt für alle Anträge, die in diesem Zeitraum bei der Bewilligungsbehörde eingehen. Sofern die zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft sind, können keine weiteren Fördergelder bewilligt werden. Die Förderrichtlinie zum Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ vom 26.11.2019 (ABl.Nr.01/03.Januar 2020) tritt mit Inkrafttreten dieser Richtlinie außer Kraft.

Berlin, den 12.08.2020

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe