

**Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

**Bekanntmachung
der Richtlinie
zur sozial gestaffelten Förderung der Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen
(E-Auto-Förderung)**

Vom 19. Mai 2026

Präambel

Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist aus klima-, energie- und geopolitischen Gründen von hoher strategischer Bedeutung. Um den Klimaschutz im Verkehrssektor wesentlich voranzutreiben, kommt dem Hochlauf der Elektromobilität eine Schlüsselrolle zu. Zugleich erfordert die bestehende Abhängigkeit von fossilen Energieimporten eine strukturelle Weiterentwicklung der Energie- und Mobilitätssysteme in Deutschland und Europa, um die energiepolitische Resilienz zu stärken und die Anfälligkeit gegenüber geopolitischen Risiken sowie externen Energiepreis- und Versorgungsunsicherheiten zu verringern.

Zudem entwickelt sich die Elektromobilität auf wichtigen internationalen Leit- und Absatzmärkten zunehmend zur dominierenden Antriebstechnologie und prägt die technologischen Standards sowie die globalen Wertschöpfungsketten der Automobilwirtschaft. Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs stellt damit zusammen mit der Digitalisierung einen grundlegenden technologischen und industriellen Strukturwandel dar, der die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Automobilindustrie maßgeblich bestimmt. Es ist daher von zentraler Bedeutung, dass die deutsche und europäische Automobilindustrie ihre technologische Leistungsfähigkeit und Innovationskraft im Bereich der Elektromobilität sichert und weiter ausbaut. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung von Wertschöpfung, Beschäftigung und technologischer Souveränität in Europa.

Eine wesentliche Voraussetzung für einen nachhaltigen und beschleunigten Markthochlauf der Elektromobilität ist eine hinreichend breite und dynamische Nachfrage nach Elektrofahrzeugen. Die Unterstützung des Markthochlaufs unter Berücksichtigung sozialer Aspekte und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Haushalte ist dabei von besonderer Bedeutung, um eine breite Teilhabe an der Elektromobilität zu ermöglichen und einen sozial ausgewogenen Markthochlauf der Elektromobilität zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund ist die Förderung sozial gestaffelt ausgestaltet, um insbesondere Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen gezielt zu unterstützen und ihnen den Zugang zur Elektromobilität zu erleichtern. Ziel ist es, bestehende wirtschaftliche Zugangshürden zu reduzieren und eine ausgewogene Beteiligung unterschiedlicher Einkommensgruppen am Markthochlauf der Elektromobilität zu fördern.

Darüber hinaus steht die Förderung der Elektromobilität im Einklang mit den europäischen Vorgaben zu Minderungen der CO₂-Emissionen neuer Fahrzeugflotten und trägt zu deren schrittweiser Umsetzung bei. Die CO₂-Emissionsnormen sind ihrerseits ein wichtiges regulatorisches Instrument der europäischen Klima- und Industriepolitik zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, zur Förderung emissionsfreier Antriebstechnologien und zur Stärkung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit sowie der energiepolitischen Resilienz Europas. Sie schaffen einen verbindlichen regulatorischen Rahmen zur Minderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten und bewirken damit eine schrittweise Anpassung des Fahrzeugangebots hin zu emissionsarmen und emissionsfreien Antriebstechnologien. Die vorliegende Förderung ergänzt diesen regulatorischen Rahmen, indem sie gezielt auf der Nachfrageseite ansetzt und Anreize für Haushalte schafft, sich für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge zu entscheiden. Beide Instrumente wirken im Zusammenspiel komplementär, indem sie sowohl die Angebots- als auch die Nachfrageseite adressieren und damit den Markthochlauf der Elektromobilität wirksam unterstützen und beschleunigen.

Ziel der Förderung ist es daher, gezielte Impulse für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen zu setzen und den Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen. Durch die Förderung wird ein nachhaltiger Nachfrageimpuls geschaffen, der zugleich positive Wirkungen auf die industrielle Entwicklung entfaltet, Investitionen in innovative Technologien unterstützt und damit die Wertschöpfung sowie die technologische Kompetenz und Innovationskraft der deutschen und europäischen Automobilindustrie stärkt. Die Förderung leistet damit einen Beitrag zur Sicherung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit und industriellen Leistungsfähigkeit Deutschlands und Europas sowie zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Zielsetzungen und zur Stärkung der energie- und geopolitischen Resilienz.

1 Förderziel und Zweckungszweck

1.1 Förderziel

Ziel der Förderung ist es, den Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland zu beschleunigen und dadurch einen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sowie zur Erreichung der nationalen und europäischen Klimaschutzziele zu leisten. Die Förderung soll dazu beitragen, die Verbreitung elektrisch betriebener Pkw in der Breite der Gesellschaft zu erhöhen und eine sozial ausgewogene Marktdurchdringung zu ermöglichen. Zugleich unterstützt die Förderung die Transformation der Automobilindustrie hin zu emissionsarmen und emissionsfreien Antriebstechnologien und trägt zur Sicherung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit und industriellen Leistungsfähigkeit Deutschlands und Europas bei.

Die Zielerreichung wird im Rahmen der Erfolgskontrolle gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung unter anderem anhand folgender Indikatoren überprüft:

- Anzahl der bewilligten Förderfälle sowie deren Anteil an den jährlichen Neuzulassungen elektrisch betriebener Pkw in Deutschland sowie deren Anteil an den gesamten jährlichen Neuzulassungen von Pkw unabhängig von der Antriebsart,
- Verteilung der Förderfälle auf die in Nummer 6 festgelegten Einkommensstufen, insbesondere der Anteil der Förderfälle in den Einkommensstufen bis 45.000 € und bis 60.000 €,
- Anteil der Förderfälle von Haushalten mit förderrelevanten Kindern,
- Beitrag der Förderung zur Verbreitung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge im Pkw-Bestand sowie modellgestützter Beitrag der geförderten Fahrzeuge zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor.

Die Erfolgskontrolle erfolgt auf Grundlage der im Förderverfahren erhobenen Daten.

1.2 Zweckungszweck

Zweck der Zuwendung ist es, durch die Gewährung eines finanziellen Zuschusses die Nachfrage nach elektrisch betriebenen Pkw bei privaten Haushalten zu erhöhen und dadurch den Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen.

Die Förderung ist sozial gestaffelt ausgestaltet und dient dazu, insbesondere Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen den Zugang zur Elektromobilität zu erleichtern und eine sozial ausgewogene Beteiligung am Markthochlauf der Elektromobilität zu ermöglichen. Sie trägt dazu bei, wirtschaftliche Zugangshürden bei der Anschaffung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu verringern und eine breitere Marktdurchdringung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge zu erreichen.

Zweck der Zuwendung ist es des Weiteren, einen Beitrag zu den Zielen der Förderung zu gewährleisten, indem das Fahrzeug mindestens für einen Zeitraum von 36 Monaten auf die Antragstellerin/den Antragsteller in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen bleiben muss.

1.3 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendung nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit in dieser Förderrichtlinie keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Förderrichtlinie sind:

- a) ein elektrisch betriebenes Fahrzeug: ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug der Klasse M1 im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1),
- b) ein reines Batterieelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb,
 - aa) dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und
 - bb) dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar sind,
- c) ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von
 - aa) Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine, und
 - bb) Energiespeichern, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeuges befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar,verfügt. Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie umfassen insbesondere Plug-in-Hybridfahrzeuge (Plug-in Hybrid Electric Vehicles, PHEV) sowie Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerer (sogenannte Range-Extended Electric Vehicles, REEV),
- d) ein Brennstoffzellenfahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen,

- e) Energiewandler: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden,
- f) Energiespeicher: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden,
- g) EU-Konformitätsbescheinigung (Certificate of Conformity – CoC): die vom Fahrzeughersteller gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) ausgestellte Bescheinigung über die Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ; Muster und Inhalt der EU-Konformitätsbescheinigung ergeben sich aus Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1),
- h) CO₂-Emissionen: die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung ermittelten Emissionen von Kohlendioxid eines Fahrzeugs in Gramm je Kilometer [g/km]. Bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ist im Rahmen dieser Förderrichtlinie der in der EU-Konformitätsbescheinigung unter Nummer 49.4 des Musters nach Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 ausgewiesene Wert der CO₂-Emissionen (WLTP-Wert, gewichtet kombiniert) in Gramm je Kilometer [g/km] maßgeblich,
- i) elektrische Reichweite: die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 in der jeweils geltenden Fassung ermittelte Strecke, die ein Fahrzeug unter Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine zurücklegen kann, angegeben in Kilometern [km]. Bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ist im Rahmen dieser Förderrichtlinie der in der EU-Konformitätsbescheinigung unter Nummer 49.5 des Musters nach Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 ausgewiesene Wert der gleichwertigen elektromotorischen Reichweite innerorts (EAER city) in Kilometer [km] maßgeblich,
- j) ein Haushalt: eine einzelne Person oder mehrere Personen, die eine auf Dauer angelegte Wohn- und Wirtschaftseinheit bilden. In der Wohneinheit lebende, erwerbstätige Kinder sind nicht zu berücksichtigen,
- k) das zu versteuernde Haushaltsjahreseinkommen: die Summe der zu versteuernden Einkommen eines Kalenderjahres der im Haushalt lebenden antragstellenden Person sowie deren zum Zeitpunkt der Antragstellung im Haushalt lebenden Ehe- oder eingetragene/n Lebenspartner/in oder der/die Partner/in aus eheähnlicher Gemeinschaft. Das zu versteuernde Haushaltsjahreseinkommen wird grundsätzlich anhand der Einkommensteuerbescheide des Finanzamtes nachgewiesen. Für jede im Sinne von Buchstaben k) Satz 1 zum Haushaltseinkommen beitragende Person wird das anzusetzende Einkommen als Durchschnitt der in den beiden jeweils zum Zeitpunkt der Antragstellung aktuellsten Einkommensteuerbescheiden des Finanzamtes ausgewiesene zu versteuernden Einkommen ermittelt; die zugrunde zu legenden Bescheide dürfen nicht älter als drei Kalenderjahre sein. Das zu versteuernde Haushaltsjahreseinkommen ergibt sich aus der Summe der so ermittelten Durchschnittswerte. Maßgeblich ist jeweils das im Einkommensteuerbescheid ausgewiesene zu versteuernde Einkommen im Sinne des § 2 Absatz 5 Satz 1 des Einkommensteuergesetzes,
- l) eine eheähnliche Gemeinschaft ist eine auf Dauer angelegte Lebensgemeinschaft zweier volljähriger Personen, die ohne miteinander verheiratet zu sein oder eine eingetragene Lebenspartnerschaft zu führen, einen gemeinsamen Haushalt führen. Bei zwei volljährigen Personen mit gemeinsamem Hauptwohnsitz, die nicht verheiratet sind und keine eingetragene Lebenspartnerschaft führen, wird das Bestehen einer eheähnlichen Gemeinschaft vermutet, sofern nicht durch Eigenerklärung glaubhaft gemacht wird, dass dauerhaft getrennt gewirtschaftet wird,
- m) förderrelevantes Kind: ein im Haushalt der antragstellenden Person lebendes Kind, für das eine Kindergeldberechtigung besteht und das zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Neufahrzeugs das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

3 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist der Kauf oder das Leasing eines erstmals, im Inland zugelassenen elektrisch betriebenen Fahrzeugs der Klasse M1, das zuvor weder in Deutschland noch andernorts zugelassen war (Neufahrzeug), und dem Privatvermögen der antragstellenden Person zugeordnet ist. Fahrzeuge im Betriebsvermögen sind nicht Gegenstand der Förderung.

Ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug ist zudem nur dann förderfähig, wenn dessen CO₂-Emissionen höchstens 60 Gramm je Kilometer betragen oder dessen elektrische Reichweite mindestens 80 Kilometer beträgt und die Erstzulassung vor dem 1. Juli 2027 erfolgt ist.

Für die Förderfähigkeit ist es unerheblich, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union das elektrisch betriebene Neufahrzeug erworben wurde.

Kraftfahrzeuge der Klasse M1, gleich welchen Antriebs, deren CO₂-Emissionen 0 Gramm je Kilometer betragen, sind reinen Batterieelektrofahrzeugen im Sinne dieser Förderrichtlinie gleichgestellt;

Kraftfahrzeuge der Klasse M1, gleich welchen Antriebs, deren CO₂-Emissionen höchstens 60 Gramm je Kilometer betragen, sind von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen im Sinne dieser Förderrichtlinie gleichgestellt.

4 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerin/Zuwendungsempfänger ist die Antragstellerin/der Antragsteller nach Bewilligung.

Antragsberechtigt sind natürliche Personen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, mit Hauptwohnsitz im Inland im Sinne des Bundesmeldegesetzes, auf die ein Fahrzeug gemäß Nummer 3 der Förderrichtlinie zugelassen wurde und deren zu versteuerndes Haushaltjahreseinkommen 80.000 €, zuzüglich 5.000 € pro förderrelevantem Kind, höchstens jedoch 90.000 €, nicht übersteigt.

Die Antragstellerin/der Antragsteller kann eine andere Person zur Antragstellung bevollmächtigen. Nicht antragsberechtigt sind Personen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt für Antragstellerinnen/Antragsteller die eine Vermögensauskunft gemäß § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

Die E-Auto-Förderung kann je antragstellender Person nur einmal gewährt werden. Eine E-Auto-Förderung mehrerer Fahrzeuge für dieselbe Person ist ausgeschlossen. Die E-Auto-Förderung darf für ein und dasselbe Fahrzeug nur einmal gezahlt werden.

5 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

- Das Fahrzeug darf noch nicht durch die E-Auto-Förderung oder eine vergleichbare staatliche Förderung in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union gefördert worden sein. Als vergleichbare staatliche Förderung gilt jede Zuwendung, die denselben Förderzweck verfolgt und unmittelbar die Anschaffungskosten des Fahrzeugs mindert. Bei parallelen Anträgen gilt die frühere Bewilligung;
- Das Fahrzeug darf nicht zugleich mit öffentlichen Mitteln eines anderen Fördermittelgebers gefördert werden, es sei denn, der jeweilige Fördermittelgeber hat eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) geschlossen. Eine vorherige Antragstellung bei einer öffentlichen Stelle, die eine Verwaltungsvereinbarung mit dem BMUKN geschlossen hat, ist unschädlich (Anzeigepflicht).
- Das Fahrzeug muss mindestens für einen Zeitraum von 36 Monaten auf die Antragstellerin/den Antragsteller in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen bleiben (Mindesthaltedauer). Innerhalb der Mindesthaltedauer darf das Fahrzeug nicht in ein Betriebsvermögen eingelegt werden.
 - Die Bewilligungsbehörde überprüft die Einhaltung dieser in den Zuwendungsbescheiden als Bestimmung enthaltenen Mindesthaltedauer im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens.
 - Eine kürzere Haltedauer als die Mindesthaltedauer ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
 - Im Fall der Nichteinhaltung der Mindesthaltedauer entscheidet die Bewilligungsbehörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens über die anteilige oder vollständige Rückforderung der bewilligten Förderung.

Eine Rückabwicklung von Kauf bzw. Leasing, Fahrzeugwandlungen und vergleichbare Tatbestände sind der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde ist in diesen Fällen verpflichtet, bereits bewilligte Förderungen vollständig zzgl. Zinsen zurückzufordern. Die Verpflichtung der Zuwendungsempfängerin/ des Zuwendungsempfängers, Förderungen, deren Bewilligungen in derartigen Fällen widerrufen werden, zurückzuzahlen, ergibt sich aus § 49a Absatz 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

Eine Rückabwicklung des Kauf- oder Leasingvertrages infolge gesetzlicher Gewährleistungsrechte (Wandlung/Rücktritt) führt nicht zur Rückforderung, sofern innerhalb von sechs Monaten nach Rückabwicklung ein gleichwertiges, nach dieser Richtlinie förderfähiges Ersatzfahrzeug zugelassen wird. Die Mindesthaltedauer verlängert sich in diesem Fall um den Zeitraum zwischen Rückabwicklung und Neuzulassung. Die Ersatzbeschaffung ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich unter Vorlage der Abmeldebescheinigung und der neuen Zulassungsbescheinigung anzuzeigen.

6 Art und Umfang der Förderung, Höhe der Zuwendungen

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung gewährt. Bei mehreren Anträgen für ein und dasselbe Fahrzeug ist allein der erste bei der Bewilligungsbehörde eingegangene Antrag maßgebend.

Für reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge beträgt die staatliche Förderung bei **erstmaliger Zulassung des Fahrzeugs ab dem 01. Januar 2026 bis einschließlich dem 31. Dezember 2029** in Abhängigkeit vom zu versteuernden Haushaltjahreseinkommen und der Anzahl förderrelevanter Kinder:

Zu versteuerndes Haushaltjahreseinkommen	Haushalt ohne förderrelevantes Kind	Haushalt mit einem förderrelevanten Kind	Haushalt mit zwei oder mehr förderrelevanten Kindern
0 € bis 45.000 €	5.000 €	5.500 €	6.000 €
45.001 € bis 60.000 €	4.000 €	4.500 €	5.000 €
60.001 € bis 80.000 €	3.000 €	3.500 €	4.000 €
80.001 € bis 85.000 €	nicht förderfähig	3.500 €	4.000 €
85.001 € bis 90.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	4.000 €
90.001 € und darüber	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig

Für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, die CO₂-Emissionen von höchstens 60 Gramm je Kilometer oder eine elektrische Reichweite von mindestens 80 Kilometer aufweisen, beträgt die staatliche Förderung bei **erstmaliger Zulassung ab dem 01. Januar 2026 bis einschließlich dem 30. Juni 2027** in Abhängigkeit vom zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommen und der Anzahl förderrelevanter Kinder:

Zu versteuerndes Haushaltsjahreseinkommen	Haushalt ohne förderrelevantes Kind	Haushalt mit einem förderrelevanten Kind	Haushalt mit zwei oder mehr förderrelevanten Kindern
0 € bis 45.000 €	3.500 €	4.000 €	4.500 €
45.001 € bis 60.000 €	2.500 €	3.000 €	3.500 €
60.001 € bis 80.000 €	1.500 €	2.000 €	2.500 €
80.001 € bis 85.000 €	nicht förderfähig	2.000 €	2.500 €
85.001 € bis 90.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	2.500 €
90.001 € und darüber	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig

Für die Förderung von von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge **ab dem 1. Juli 2027** prüft die Bundesregierung, ob es geeignete Möglichkeiten gibt, die Förderung noch stärker an den CO₂-Emissionen im realen Betrieb zu orientieren, um einen Anreiz für eine möglichst weitreichende Nutzung des elektrischen Antriebs zu geben. Ziel ist es, einen möglichst großen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten durch eine wirksame und bürokratiearme Förderung, die Anreize für eine klimafreundliche Mobilität setzt und Verlässlichkeit für Verbraucherinnen und Verbraucher sicherstellt. Die Ausgestaltung der Förderung von von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2027 erstmalig zugelassen werden, gibt die Bundesregierung im Rahmen eines separaten Förderaufrufs oder einer Aktualisierung dieser Förderrichtlinie bekannt.

7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

7.1 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 insbesondere die §§ 23, 44 BHO, die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a VwVfG, wobei in dieser Förderrichtlinie folgende Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO gelten:

- abweichend von Nr. 3.2.1 ist kein Finanzierungsplan vorzulegen,
- abweichend von Nr. 5.1 werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung (ANBest-P) nicht zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids gemacht,
- abweichend von Nr. 10.1 wird vom Zuwendungsempfänger kein gesonderter Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung verlangt, da der Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung durch die erstmalige Zulassung des Fahrzeugs auf den/die Antragsteller/in erbracht wird und die Bewilligungsbehörde die Einhaltung der Mindesthaltedauer über eine digitale Schnittstelle zum Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamts prüft,
- abweichend von Nr. 10.2 sind vom Zuwendungsempfänger aufgrund des Entfalls des gesonderten Nachweises der zweckentsprechenden Verwendung kein Sachbericht, kein zahlenmäßiger Nachweis und keine tabellarische Belegübersicht vorzulegen.

Die Bewilligungen werden auf Grundlage von § 44 BHO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift Nummer 9.1 und 9.2 zu § 44 BHO in einem zentralen System des Bundes erfasst (Zuwendungsdatenbank). Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100, 113 BHO zur Prüfung berechtigt.

7.2 Auskunft

Mit ihrem Antrag willigt die Antragstellerin/der Antragsteller ein, dass die Bewilligungsbehörde zur Prüfung der Fördervoraussetzungen Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamts abrufen kann und dass alle im Zusammenhang mit der Förderung bekannt gewordenen Unterlagen, Daten und Nachweise

- von der Bewilligungsbehörde und dem BMUKN auf Datenträgern gespeichert werden können,
- auf Grundlage von § 44 BHO in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift Nummer 9.1 und 9.2 zu § 44 BHO in einem zentralen System des Bundes erfasst werden (Zuwendungsdatenbank),
- zum Zweck der Erfolgskontrolle gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 7 BHO weiterverarbeitet werden können und
- vom BMUKN oder der Bewilligungsbehörde an zur Vertraulichkeit verpflichtete, beauftragte Dritte weitergegeben und dort weiterverarbeitet, verwendet und ausgewertet werden können für Zwecke der Statistik, des Monitorings, wissenschaftlicher Fragestellungen, der Verknüpfung mit amtlichen Daten, der Evaluation und Erfolgskontrolle der E-Auto-Förderung.

Die Antragstellerin/der Antragsteller willigt mit dem Antrag weiter ein, dass

- die anonymisierten bzw. aggregierten Auswertungsergebnisse veröffentlicht werden können und
- die Unterlagen oder Auswertungen auch gemäß den Auskunftsrechten an den Deutschen Bundestag weitergegeben werden können.

Die Antragstellerin/der Antragsteller wird durch den Zuwendungsbescheid verpflichtet, alle zuwendungserheblichen Unterlagen mindestens fünf Jahre lang vorzuhalten und im Fall einer Überprüfung vorzulegen. Kommt die Antragstellerin/der Antragsteller dieser Verpflichtung (Auflage) nicht nach, können der Zuwendungsbescheid gemäß § 49 Absatz 3 Ziffer 2 VwVfG mit Wirkung für die Vergangenheit widerrufen und die Zuschüsse zuzüglich Zinsen gemäß § 49a Absatz 1 VwVfG zurückgefordert werden.

7.3 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.

8 Verfahren

8.1 Antragstellung

Für Antragstellerinnen/Antragsteller, die die Voraussetzungen für die Gewährung der E-Auto-Förderung vollständig erfüllen, gilt folgendes Antragsverfahren:

- Eine Antragstellung ist nur für Fahrzeuge möglich, nachdem deren erstmalige Zulassung erfolgt ist.
- Anträge sind spätestens 12 Monate nach der Zulassung auf die Antragstellerin/den Antragsteller über das von der Bewilligungsbehörde unter der Internetseite <https://foerderzentrale.gov.de> zur Verfügung gestellte elektronische Antragsformular zu stellen. Anträge, die unter Verwendung anderer Formulare gestellt werden und/oder unvollständig sind, können von der Bewilligungsbehörde nicht bearbeitet werden.
- Für die Antragstellung ist eine digitale Authentifizierung über ein BundID-Konto erforderlich.
- Die Bearbeitung der Anträge erfolgt in der Reihenfolge des vollständigen Eingangs der Antragsunterlagen.

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

- zum Nachweis des zu versteuernden Haushaltsjahreseinkommens: für jede gemäß Nummer 2 Buchstabe k) Satz 1 zum Haushaltseinkommen beitragende Person grundsätzlich die beiden jeweils aktuellsten Einkommensteuerbescheide des Finanzamtes, die nicht älter als drei Kalenderjahre sein dürfen. Für Jahre, in denen eine gemeinsame steuerliche Veranlagung durchgeführt wurde, genügt jeweils der gemeinsame Einkommensteuerbescheid für beide Partner,
- zum Nachweis der Anzahl förderrelevanter Kinder: Kindergeldnachweis der Familienkasse,
- bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, deren CO₂-Emissionen mehr als 60 Gramm je Kilometer betragen: die EU-Konformitätsbescheinigung des betreffenden Fahrzeugs zum Nachweis einer elektrischen Reichweite von mindestens 80 Kilometern.

Der Antragsteller/die Antragstellerin ist verpflichtet, vollständige und wahrheitsgemäße Angaben zu seinen/ihren Einkommensverhältnissen sowie zu den Einkommensverhältnissen weiterer einkommensbeziehender Haushaltsangehöriger zu machen. Falsche Angaben der Antragstellenden können die Bewilligungsbehörde zur Rücknahme einer Bewilligung, auch nachdem diese unanfechtbar geworden ist, und zur Rückforderung einer ausgezahlten Zuwendung berechtigen (§ 48 VwVfG in Verbindung mit § 49a VwVfG).

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.

8.2 Nachweisführung und Auszahlung

Die Auszahlung der E-Auto-Förderung erfolgt nach Vorlage aller notwendigen Unterlagen entsprechend Nummer 8.1 und nach positivem Prüfergebnis durch die Bewilligungsbehörde auf ein Konto der Antragstellerin/des Antragstellers.

8.3 Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist das
Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)
Referat 624
Friedrich-Bodenschwingh-Straße 15

02943 Weißwasser/Oberlausitz
Telefon: 06196 908 1009
Internet: www.bafa.de
E-Mail: elektromobilitaet@bafa.bund.de

9 Geltungsdauer

Die Förderrichtlinie zur E-Auto-Förderung tritt mit ihrer Bekanntmachung am 19. Mai 2026 in Kraft und tritt am 31. Dezember 2029 außer Kraft. Sofern die nach dem Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft sind, können keine weiteren Fördergelder bewilligt werden. Die Bewilligungsbehörde ist in diesem Fall berechtigt, einen Förderstopp auszusprechen.

Berlin, den 19. Mai 2026

Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Im Auftrag
M.Gallander