

FFG

Forschung wirkt.

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

14. AUSSCHREIBUNG 2025

WIEN, 9. JULI 2025

EINREICHFRIST: 17. SEPTEMBER 2025, 12:00 UHR

**EMISSIONSFREIE NUTZFAHRZEUGE UND
INFRASTRUKTUR
(N2, N3 SONDER-FZG, INKL. UMRÜSTUNGEN)
AUSSCHREIBUNGSLEITFADEN**

Inhaltsverzeichnis

1	VORWORT	5
2	DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	6
3	ZIELE DER AUSSCHREIBUNG.....	8
4	DIE BASIS FÜR EINE FÖRDERUNG	10
4.1	Was sind „ENIN-Projekte“?	10
4.2	Besondere Förderbedingungen	11
4.3	Wer ist förderbar?.....	13
4.4	Was sind die Anforderungen an ein Konsortium?	14
4.5	Welche Pflichten hat die Konsortialführung?.....	14
4.6	Wie hoch ist die Förderung?.....	15
4.7	Welche Kosten sind förderbar?	15
4.8	Finanzierung mit Leasing/Mietkauf/Kredit	17
4.9	Mehrfachförderungen	19
5	DIE EINREICHUNG	20
5.1	Wie verläuft die Einreichung?	20
5.2	Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?	22
5.3	Müssen weitere Projekte angegeben werden?	22
5.4	Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?	23
6	DIE BEWERTUNG UND DIE ENTSCHEIDUNG	24
6.1	Was ist die Formalprüfung?	24
6.2	Wie läuft die Bewertung ab?.....	25
6.3	Gesamtbewertung	28
6.4	Wer trifft die Förderungsentscheidung?.....	29
7	DER ABLAUF DER FÖRDERUNG	30
7.1	Wie entsteht der Förderungsvertrag?	30
7.2	Wie werden Auflagen berücksichtigt?.....	30
7.3	Wie werden Förderungsraten ausgezahlt?	30
7.4	Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?	31
7.5	Rückforderungsgründe	33
7.6	Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?.....	33
7.7	Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?	33
7.8	Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?	34
7.9	Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?.....	34
7.10	Monitoring Bericht.....	35
7.11	Öffentlichkeitsarbeit	36

8	RECHTSGRUNDLAGEN	37
8.1	Nationale Rechtsgrundlagen	37
8.2	EU-rechtliche Rechtsgrundlagen	37
9	ANHANG.....	38
9.1	Do No Significant Harm (DNSH)	38
9.2	Spezifische förderbare Kosten.....	40
9.3	Liste der Sonderfahrzeuge	41
9.4	Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO ₂ je Liter Diesel.....	42
9.5	Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs.....	42
9.6	Checkliste für Fördernehmende	43

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht.....	6
Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG.....	7
Tabelle 3: Förderungsquoten.....	15
Tabelle 4: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente.....	22
Tabelle 5: Formalprüfungscheckliste	24
Tabelle 6: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens	25
Tabelle 7: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerbenden	26
Tabelle 8: Bewertungskriterium – Nutzen und Verwertung.....	26
Tabelle 9: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung	27
Tabelle 10: Beurteilungsschema	29
Tabelle 11: Ratenschema.....	31
Tabelle 12: Überblick DNSH Programm ENIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH Kriterien für die relevanten Aktivitäten	39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Zeitleiste Finanzierung.....	19
Abbildung 2: Meilensteine der Ausschreibung.....	44
Abbildung 3: Projektlaufzeit und Monitoring.....	45

Änderungen gegenüber vorangegangener Ausschreibungen

- Kapitel 1: Anpassung im Vorwort
- Kapitel 2: neue Maximalprojektgröße, Förderquote, Budget, Zeitplan, spätestmöglicher Projektstart
- Kapitel 4.7: Ergänzungen hinsichtlich förderbare Kosten
- Kapitel 4.8: Ergänzungen hinsichtlich Finanzierungsformen
- Kapitel 5.1: Hinweis auf neue ENIN Website „Der Weg zur Förderung“
- Kapitel 7.11: Ergänzungen Öffentlichkeitsarbeit
- Kapitel 9.5: Checkliste für Förderungsnehmende

1 VORWORT

Die Bundesregierung hat sich ein klares Ziel gesetzt: Klimaneutralität bis zum Jahr 2040. Mit **eMove Austria**, der neuen Dachmarke des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) werden Förderungen, Kommunikationsschwerpunkte und Rahmenbedingungen gebündelt. In **eTruck** - einer der Säulen der Dachmarke eMove Austria – wird mit dem Förderprogramm **„ENIN - Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“** mittel- und langfristig ein sicherer Rahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor in Österreich geschaffen werden. Dieser Leitfaden unterstützt Sie bei der Einreichung für Projekte zur Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und der entsprechenden Lade- oder Betankungsinfrastruktur. Hier erfahren Sie:

- Wie Sie eine Förderung erhalten
- Welche Bedingungen daran geknüpft sind
- Wie eine Einreichung abläuft.

In diesem Ausschreibungsleitfaden finden Sie die Ziele der Ausschreibung, das Budget und die Einreichfristen, die für Ihr Vorhaben relevant sind.

Das Förderprogramm „ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ stellt neben dem im Frühjahr 2022 gestarteten Förderprogramm „EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ den Kern der Flottenumstellungsprogramme der E-Mobilitätsoffensive des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) dar. Ergänzende Förderangebote des Klima- und Energiefonds (KLIEN) stehen weiterhin auf der Website der [Umweltförderung](#) zur Verfügung.

2 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht

Eckpunkte	Informationen
Kurzbeschreibung	Gefördert werden Projekte zur Anschaffung emissionsfreier Sonderfahrzeuge (N2/N3), Umrüstung auf emissionsfreie Antriebsstränge der Sonderfahrzeuge bzw. Anschaffung von emissionsfreien Sonderfahrzeugen/Umrüstung und deren betriebsnotwendiger Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
Im Web	https://www.ffg.at/ENIN/14-Ausschreibung
Mindestprojektgröße	Keine
Maximalprojektgröße	7 Mio. € (entspricht 40 % des Gesamtbudgets)
Förderungsquote	<ul style="list-style-type: none"> – Neuanschaffung: 60 % der Investitions-Mehrkosten – Umrüstung: 60 % der Umrüstungskosten – Infrastruktur: 40 %, (60 % im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs) der beihilfefähigen Investitionskosten
max. Projektdauer	max. 30 Monate
Spätestmöglicher Projektstart	17.06.2026 (9 Monate nach Ausschreibungsende)
Förderungswerbende	Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand
Förderbare Kosten	Förderbar sind Kosten, für die Umstellung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge, Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge und deren betriebsnotwendiger Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
Budget gesamt	18 Mio. Euro
Geldgeber	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)
Einreichfrist	17.09.2025
Sprache	Deutsch

Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG

Name	Kontaktdaten
Mag. (FH) Nicole Lugscheider Programmleitung	Telefon: 057755-5033 E-Mail: nicole.lugscheider@ffg.at
Mathias Weinmayr BA ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5094 E-Mail: mathias.weinmayr@ffg.at
Benedikt Endres MSc ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5038 E-Mail: benedikt.endres@ffg.at
DI Sonja Nöst-Schaffler ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5093 E-Mail: sonja.noest-schaffler@ffg.at
DI Alexandra Kuhn ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5039 E-Mail: alexandra.kuhn@ffg.at
Elisabeth Stich MSc ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5096 E-Mail: elisabeth.stich@ffg.at

Die Abwicklung der Förderung ist Aufgabe der FFG.

Einreichung

Projektanträge sind bei der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) bis **spätestens 17.09.2025, 12:00 Uhr** einzubringen. Eine spätere Einreichung (nach 12:00 Uhr des genannten Tages) wird nicht mehr angenommen und führt automatisch zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren. Die Einreichung ist ausschließlich via eCall möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen.

Zeitplan

Einreichschluss: 17. September 2025, 12:00 Uhr
Formalprüfung: September 2025
Evaluierung: Oktober 2025
Förderentscheidung: ab Jänner 2026

3 ZIELE DER AUSSCHREIBUNG

Ziel des Förderprogramms Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN) ist es, die Fahrzeugumstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge in Österreich deutlich zu beschleunigen. Angestrebt wird eine Förderung von emissionsfreien Sonderfahrzeugen der Klassen N2 und N3 (siehe Liste der Sonderfahrzeuge im Anhang 9.3), die Umrüstung des Antriebsstrangs auf emissionsfreien Antrieb, sowie die dazugehörige Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur.

Klasse N2 sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg und nicht mehr als 12.000 kg.

Klasse N3 sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg.

Das Förderprogramm trägt damit zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Ressourcenschonung bei. Gleichzeitig werden weitere maßgebliche Umwelteffekte im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes erreicht. Um mit dem Förderprogramm diesbezüglich einen größtmöglichen Effekt zu erzielen, soll die Förderung möglichst die Umstellung ganzer Flotten unterstützen.

Darüber hinaus ist es das Ziel, den Markthochlauf dieser Technologien zu beschleunigen und somit mittelfristig die Kosten dieser emissionsfreien Technologien deutlich zu senken.

Durch den **ausschließlichen Einsatz von erneuerbarer Energie** (Strom und Wasserstoff) für den Betrieb der geförderten Fahrzeuge wird sichergestellt, dass sich die Investitionen in das für die Klimaneutralität 2040 notwendige effiziente und integrierte Energiesystem einfügt. Als einen Zwischenschritt hat Österreich bis 2030 das Ziel 100 % des Strombedarfs durch erneuerbare Energien (bilanziell), erzeugt im Inland, zu decken (Erneuerbaren Ausbaugesetz - EAG). Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass die effizientesten Technologien in den jeweiligen Segmenten zur Anwendung kommen, um den Primärenergiebedarf zu begrenzen.

Wichtiger Hinweis für emissionsfreie Sonderfahrzeuge im Allgemeinen

Es ist zu beachten, dass die geförderten Investitionen bei ENIN den Grundsätzen der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ („Do No Significant Harm“) in Folge „DNSH“ entsprechen müssen, die von der EU festgelegt und deren Auslegung in den Technischen Leitlinien der Kommission beschrieben sind. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Förderungsnehmenden, die relevanten DNSH-Kriterien im beantragten Projekt einzuhalten. Weiterführende Informationen zu den DNSH-Vorgaben finden Sie in Kapitel 9.1 des Anhangs.

Wichtiger Hinweis für Sonderfahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb

Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien

Für alle Projekte und eingesetzten emissionsfreien Technologien gilt, dass die Nutzfahrzeuge ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben werden müssen. Für Wasserstoff-Projekte wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der sogenannten RED II Richtlinie (EU) 2018/2001 strenge Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff als erneuerbarer Wasserstoff gelten, die mit der Novelle der Kraftstoffverordnung 2012 BGBl. II Nr. 452/2022 in nationales Recht übernommen wurden. In der RED II sind bereits grundlegende Anforderungen festgelegt, unter welchen Bedingungen erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, zu denen Wasserstoff gezählt wird, hergestellt werden müssen, damit diese auf die RED II Ziele - und somit auf die nationalen Ziele für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen - anrechenbar sind. Konkrete Details, insbesondere zu den Vorgaben, unter welchen Bedingungen der im Falle des Herstellungswegs mittels Elektrolyse benötigte Strom als erneuerbar im Sinne der RED II gilt, werden in zwei Delegierten Rechtsakten der EU Kommission konkretisiert¹.

In diesem Zusammenhang empfehlen wir ausdrücklich:

- Setzen Sie sich mit den Vorgaben der RED II Richtlinie und der österreichischen Kraftstoffverordnung auseinander, denn nur RED-kompatibler Wasserstoff ist zukunftsfähig. Die RED II-Kriterien für die Produktion von erneuerbarem Wasserstoff sind aus heutiger Sicht sehr herausfordernd! Seien Sie sich bewusst, dass Sie als Inverkehrbringer von Wasserstoff als Kraftstoff unter die Regelungen der Kraftstoffverordnung fallen.
- Planen Sie ihr Projekt so, dass es mittelfristig auf RED-Kompatibilität umgestellt werden kann. Spätestens ab dem Jahr 2025 dürfen die geförderten Wasserstofftankstellen ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff gemäß Richtlinie (EU) 2018/2001 bereitstellen, der die Kriterien für die Anrechenbarkeit als erneuerbarer Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs erfüllt.
- Entsprechend der geltenden rechtlichen Vorgaben gem. Kraftstoffverordnung wird Wasserstoff, der im Sinne der RED die Anforderungen zur Anrechenbarkeit als erneuerbarer Wasserstoff – erneuerbarer Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs - nicht erfüllt, als fossiler Wasserstoff gewertet. Aktuell hat das keine negativen Auswirkungen im Sinne der KVO, da trotzdem alle Ziele erfüllt werden, spätestens jedoch mit der derzeit auf EU-Ebene in der Finalisierung befindlichen RED III Richtlinie und deren nationalen Umsetzung wird dies für die Inverkehrbringer von nicht nach RED anrechenbarem Wasserstoff zu einer Kompensationsverpflichtung mit anderer erneuerbarer Energie führen.

¹ siehe Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 der Kommission und Delegierte Verordnung (EU) 2023/1185 der Kommission

4 DIE BASIS FÜR EINE FÖRDERUNG

4.1 Was sind „ENIN-Projekte“?

ENIN fördert die Mehrkosten für Umstellungen der Sonder- bzw. Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreien Antrieb und die zugehörige Infrastruktur. Die Förderung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) erfolgt als **nicht rückzahlbarer Zuschuss**. Die Förderung wird auf Grundlage der Mehrkosten der Investition bzw. der Investitionsausgaben berechnet, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Es gibt keine Mindestprojektgröße. Die Maximalprojektgröße beträgt 7 Mio. € Förderung.

Umstellung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge

Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und der öffentlichen Hand sollen ihre Nutzfahrzeuge (Nutzfahrzeuge und Tageszulassungen wie Vorführ-, Service- und Funktionsfahrzeuge deren Erstzulassung beim Händler vor max. 15 Monaten vor Bestellung erfolgt ist und keine Förderung im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative bezogen wurde) sukzessive auf emissionsfreie Fahrzeuge umstellen.

Gefördert werden folgende Gegenstände:

- **Batterie-elektrische Sonderfahrzeuge (BEV) der Klassen N2 und N3** (mit Straßenzulassung oder im Werkverkehr), die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch angetrieben werden
- **Sonderfahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (FCEV) der Klassen N2 und N3** die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug angetrieben werden
- Emissionsfreie Sonderfahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit elektrisch betriebenen **Nebenaggregaten, Aufbauten bzw. verbundenen Geräten** (z.B.: Kühlaggregate, maximal eine Einheit pro angeschafftem emissionsfreien Fahrzeug). Diese sind nur in Zusammenhang mit der Anschaffung eines gesamten Fahrzeuges förderbar
- **Sonderfahrzeuge der Klassen N2 und N3, die ihren Fahrstrom mittels Stromabnehmern** aus einer über der Fahrbahn gespannten Oberleitung beziehen, auch wenn sie zur Überbrückung oberleitungsfreier Strecken ebenfalls ausschließlich emissionsfrei angetrieben werden (batterie-elektrisch)
- **Umrüstung von Sonderfahrzeugen der Klassen N2 und N3** auf emissionsfreien Antrieb (gefördert werden 60 % der Kosten für die Umrüstung des Antriebsstrangs).

Die Mehrkosten werden über die Differenz zwischen dem Kaufpreis für das emissionsfreie Sonderfahrzeug (inklusive Aufbau) und einem Vergleichsangebot (fossile Energieversorgung) errechnet, dieses muss vom Antragsstellenden bei der eCall-Einreichung beigelegt werden.

Eine **nachträgliche Änderung** der Fahrzeugklasse, -kategorie oder der Antriebstechnologie ist **nicht möglich**. Informieren Sie sich vorab über die passende Fahrzeugklasse/-kategorie.

Errichtung der notwendigen Infrastruktur

Gefördert werden die Lade- bzw. Wasserstoffbetankungsinfrastruktur (nur in unmittelbarem räumlichen/technischen Zusammenhang mit der Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und Einrichtung der notwendigen Infrastruktur nach Kapitel 4.1) sowie Drittleistungen (extern zugekaufter Support z.B.: technische Gutachten, Beratungsleistungen, Planung Gesamtkonzeption, Begleitung der Umsetzung, etc.).

4.2 Besondere Förderbedingungen

Förderbar sind angeschaffte emissionsfreie Nutzfahrzeuge, wenn:

- Ausschließlich erneuerbare Energiequellen (im Sinne der RED II Richtlinie), für den Antrieb verwendet werden. Dies ist auch nachzuweisen
- die Fahrzeuge in Österreich zugelassen sind oder diese ausschließlich in Österreich im Werkverkehr eingesetzt sind
- die geförderten Fahrzeuge während der Betriebs- und Haltepflicht nicht weiter verleast oder vermietet werden
- die Fahrzeuge nicht für den Transport fossiler Brennstoffe genutzt werden.

Förderbar ist auch der Aufbau der notwendigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für die geförderten emissionsfreien Nutzfahrzeuge, wenn:

- diese in unmittelbarem (räumlichen und technischen) Zusammenhang mit der Ladung bzw. Betankung von angeschafften emissionsfreien Fahrzeugen steht, konkret:
 - die Planung und Errichtung von Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
 - betrieblich erforderliche Investitionsmaßnahmen im Umfeld der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur.

Steht die Lade- oder Tankinfrastruktur anderen Nutzenden als den Beihilfeempfangenden offen, so dürfen Beihilfen nur für den Bau, die Installation, die Modernisierung oder die Erweiterung einer öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankinfrastruktur gewährt werden, die den Nutzenden einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglicht, auch in Bezug auf Tarife, Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden und sonstige Nutzungsbedingungen. Die Gebühren, die anderen Nutzenden als den Beihilfeempfängern für die Nutzung der Lade- oder Betankungsinfrastruktur in Rechnung gestellt werden, müssen den Marktpreisen entsprechen.

Betreiber von Lade- oder Betankungsinfrastrukturen, die auf ihrer Infrastruktur vertragsbasierte Zahlungen anbieten oder zulassen, dürfen nicht zwischen Anbieter:innen von Mobilitätsdienstleistungen diskriminieren, z. B. durch die Anwendung bevorzugter Zugangsbedingungen oder durch Preisdifferenzierung ohne objektive Rechtfertigung.

Werden Dritte mittels Konzession oder Betrauung mit dem Betrieb der geförderten Lade- oder Tankinfrastruktur beauftragt, so erfolgt dies auf der Grundlage eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften.

Spätestens ab dem Jahr 2025 dürfen die geförderten Wasserstofftankstellen ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff gemäß Richtlinie (EU) 2018/2001 bereitstellen, der die Kriterien für die Anrechenbarkeit als erneuerbarer Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs erfüllt.

Der Anteil, der in Österreich ausschließlich mit Strom betriebenen zugelassenen Fahrzeuge zuzüglich der zumindest teilweise mit Wasserstoff betriebenen zugelassenen Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3, liegt zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Sonderrichtlinie jeweils unter 3 % der insgesamt zugelassenen Fahrzeuge der genannten Fahrzeugkategorien (Quelle: Statistik Austria).

Ladeinfrastrukturen mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW müssen über Funktionalitäten für intelligentes Laden verfügen. Das bedeutet, dass die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms während des Ladevorganges anhand elektronisch übermittelter Informationen dynamisch angepasst werden kann.

Grundsätzlich ist eine „optimale“ Ausnutzung der geförderten Investitionsgüter aus wirtschaftlichen Gründen sowohl im Sinn des Fördergebers als auch der Förderungsnehmenden anzustreben. Fördergeberseitige Auflagen zur Nutzung der Infrastrukturen sind, soweit es sich um Infrastrukturen auf dem Betriebsgelände der Förderungsnehmenden handelt, nicht umsetzbar und daher nicht vorgesehen. Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur kann, soweit sie sich an öffentlich zugänglichen Orten befindet, nach Möglichkeit Dritten zugänglich gemacht werden, soweit dadurch keine Nutzungskonflikte mit dem „Hauptnutzenden“ entstehen und die Nutzung durch Dritte zu marktüblichen Preisen und Konditionen erfolgt. Öffentlich zugängliche Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur kann nur gefördert werden, sofern die Vorgaben des Artikel 36a der aktuell gültigen Fassung AGVO (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) erfüllt werden. Wenn die operativen Verfahren es gestatten, kann die geförderte Infrastruktur für Lade- bzw. Betankungsstellen auch von anderen Fahrzeugtypen genutzt werden und ist für die Allgemeinheit zugänglich. **Die für die Mitbenutzung durch Dritte entstehenden Kosten stellen keine förderbaren Kosten dar.**

Zusätzlich gilt für alle öffentlich zugänglichen Ladestellen:

- Ladeinfrastruktur, die im Zuge der Konzessionsvergabe bei Rastplätzen der ASFINAG errichtet wird, ist nicht förderfähig.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur ist so zu errichten, dass sie den Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), welche seit 13. April 2024 gilt, gerecht wird.
- Es ist jeder Ladepunkt verpflichtend in das E-Control Register einzutragen und an der Ladeeinrichtung oder im Internet der aktuelle Preis auszuweisen.

- Der berechnete Ad-hoc-Preis muss auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom beruhen (Blockiergebühren möglich) und transparent ausgewiesen werden (Verordnung (EU) 2023/1804 Artikel 5 Absatz 4).
- An den geförderten Ladestationen über 50 kW Ladeleistung ist die Bezahlung über gängige Debitkarten oder Kreditkarten (Terminal) bzw. über kontaktloses Zahlen ohne vorherige Registrierung über NFC (Near Field Communication) sicherzustellen.
- Des Weiteren ist eine nichtdiskriminierende Roamingfähigkeit sowie eine faire und nichtdiskriminierende Gestaltung der Roaming-Gebühren sicherzustellen.
- Auf öffentlichen Straßen sind die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) 03.07.21 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum anzuwenden.
- Es wird empfohlen, öffentliche DC-Ladestationen für die Unterstützung der Umsetzung von ISO 15118 vorzubereiten.
- Für die Bewilligung von Fördermitteln für Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur muss vor Antragstellung und mit Antragseinreichung eine Standortfestlegung durch den Antragsteller erfolgen.
- Die geförderte Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur muss dem Stand der Technik, dem Mess- und Eichrecht und den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entsprechen.

Nicht förderbar sind Anträge zum Aufbau von Infrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeugflotten, wenn:

- ausschließlich Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ohne Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen erfolgt.

4.3 Wer ist förderbar?

Antragsberechtigt und förderbar sind außerhalb der österreichischen Bundesverwaltung stehende natürliche oder juristische Personen. Des Weiteren sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mit einer Niederlassung in Österreich oder der öffentlichen Hand, die Sonderfahrzeuge betreiben, förderbar.

Darüber hinaus können Unternehmen in Konsortien (Kooperation) einreichen, sofern dies für die Errichtung und den Betrieb der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur erforderlich ist.

Gemäß Artikel 1 Absatz 4 lit a AGVO ist ein Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Förderung und ihrer Unvereinbarkeit nicht nachgekommen ist, solange von der Teilnahme

ausgeschlossen, bis das Unternehmen die Rückabwicklung der inkompatiblen Förderung vollzogen hat.

Gemäß Artikel 1 Absatz 4 lit c AGVO dürfen keine Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten vergeben werden, ausgenommen Beihilferegulungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen, Beihilferegulungen für Unternehmensneugründungen und regionale Betriebsbeihilferegulungen, sofern diese Regelungen Unternehmen in Schwierigkeiten nicht gegenüber anderen Unternehmen begünstigen. Gemäß VO (EU) 2021/1237 vom 23. Juli 2021 ist die AGVO auch für Unternehmen anwendbar, die am 31. Dezember 2019 keine Unternehmen in Schwierigkeiten waren, aber in der Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2021 zu Unternehmen in Schwierigkeiten wurden. Wenn seitens der Europäischen Kommission eine Verlängerung dieses Zeitraumes über den 31. Dezember 2021 erfolgt, dann gilt diese neue Fristsetzung.

Weitere Hinweise:

- Länder und Gemeinden sind teilnahmeberechtigt und können gefördert werden.
- Konsortialpartner:innen dürfen nicht gleichzeitig als Subauftragnehmer:innen in der Kostenkategorie Drittkosten auftreten.
- Subauftragnehmer:innen (Drittleister, Lieferanten) sind keine Partner:innen. Sie erbringen definierte Leistungen oder Investitionsgüter für Partner:innen, die in die Projektkostenkategorie „Drittkosten“ fallen.

4.4 Was sind die Anforderungen an ein Konsortium?

Es sind sowohl Einzel- als auch Konsortialanträge möglich, sofern die einzelnen Konsortialpartner:innen sämtliche unter Kapitel 4.3 angeführten Anforderungen erfüllen.

Konsortialanträge sind Vorhaben, die von mehreren Förderungswerbenden (Konsortium) beantragt und durchgeführt werden. Die Förderungsabwicklung erfolgt durch einen/eine Partner:in, der/die als Konsortialführung das Konsortium vertritt. Die Gewährung einer Förderung an ein Konsortium ist davon abhängig zu machen, dass alle beteiligten Förderungswerbenden die Solidarhaftung begrenzt mit der Höhe ihrer Förderung für die Rückzahlung der Förderung im Fall des Eintritts eines Rückzahlungsgrundes übernehmen.

4.5 Welche Pflichten hat die Konsortialführung?

Die Aufgaben der Konsortialführung über die gesamte Projektlaufzeit sind:

- Projektmanagement
- Kommunikation mit der FFG und den Projektpartner:innen
- Berichtslegung und Abrechnungen der Konsortialpartner:innen.

Der Konsortialführer verpflichtet sich:

- Förderungsmittel zu verwalten und zu verteilen
- Änderungen rechtzeitig zu kommunizieren
- Berichte und Abrechnungen laut Förderungsvertrag zu legen

Zudem bestätigt der Konsortialführer, dass:

- die abgerechneten Kosten eindeutig dem Projekt zuordenbar sind
- Projektkosten und -inhalt entsprechend des Förderungsvertrags verwendet werden.

4.6 Wie hoch ist die Förderung?

Die Förderung erfolgt in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen. Die Förderungsquote variiert je nach Investitionsgut von 60 % für die Mehrkosten der Sonderfahrzeuge und 40 % für die Infrastruktur. Für verkehrlich besonders unterstützenswerte Projekte mit Bezug zu **kombiniertem Verkehr** kann die zulässige Förderungsquote um 20 % auf insgesamt 60 % erhöht werden. Kombiniertes Verkehr bedeutet, dass der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke in einer intermodalen Ladeinheit (z.B. Container, Wechselaufbauten, Sattelanhänger oder LKW bei Rollender Landstraße) mit der Eisenbahn, dem Binnenschiff oder im Kurzstreckenseeverkehr bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten werden. Es wird empfohlen, dass die Förderung für die Anschaffung der Infrastruktur die Förderung für die Anschaffung der emissionsfreien Sonderfahrzeuge bzw. die Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge nicht übersteigt.

Tabella 3: Förderungsquoten

Investitionsgut	Förderungsquote
Emissionsfreie Sonderfahrzeuge und Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge Maximalprojektgröße 7 Mio. € Förderung	60 % der beihilfefähigen Mehrkosten der Investitionen für die Anschaffung emissionsfreier Sonderfahrzeuge und Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge
Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Sonderfahrzeuge	40 % (60 % im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs) der förderbaren Investitionskosten

4.7 Welche Kosten sind förderbar?

Es werden nur förderbare Kosten anerkannt, die nach dem vertraglich festgelegten Projektstart entstanden sind. Jegliche **vor Projektstart** angefallenen Kosten sind **nicht** förderbar!

Das heißt, Fahrzeuge und Infrastruktur dürfen erst nach dem Projektstart bestellt bzw. beauftragt werden, um förderbar zu sein. Zudem müssen Fördernehmende innerhalb der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht **Eigentum** am jeweiligen Investitionsgut erwerben.

Der Beginn einer Leistung liegt dann vor, sobald eine rechtsverbindliche, der Ausführung zuzurechnende Verpflichtung aufgrund eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrages (z.B. verbindliche Bestellung, Abschluss eines Kaufvertrages, Rahmenvereinbarungsabruf) oder eine andere rechtliche Verpflichtung, welche die Investition unumkehrbar macht, eingegangen wurde. Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind (z.B. Markterkundung, die Durchführung eines vergaberechtlichen Verfahrens bis zur Zuschlagsentscheidung), werden nicht als Beginn der Leistung gewertet.

Der **frühestmögliche** Zeitpunkt für den **Projektstart** ist der Tag der Einreichung des Förderungsantrags und ist im eCall anzugeben.

Spätestens 9 Monate nach Ausschreibungsende (17.06.2026) muss das Projekt starten.

Vor dem spätestmöglichen Projektstart ist der Förderungsvertrag zu unterzeichnen.

Die maximale Projektlaufzeit beträgt 30 Monate.

Mit dem **Projektstart** werden die Fahrzeuge oder Infrastruktur bestellt bzw. fallen die ersten Kosten für das ENIN Projekt an.

Förderbare Kosten:

- fallen während der Projektlaufzeit an
- entsprechen dem Förderungsvertrag
- können mit Kostenbelegen (Rechnung und Zahlung) nachgewiesen werden.

Förderbare Kosten für die Umstellung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge im Straßenverkehr und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur sind:

- für emissionsfreie Sonderfahrzeuge:
 - Die förderbaren Kosten werden auf Basis der Mehrkosten errechnet.
 - Die Förderung wird pro Fahrzeug berechnet.
 - Für Sonderfahrzeuge der Klassen N2 und N3 (mit Straßenzulassung oder im Werkverkehr), emissionsfreie Sonderfahrzeuge mit elektrisch betriebenen Nebenaggregaten, Aufbauten bzw. verbundenen Geräten (siehe auch Liste der Sonderfahrzeuge 9.3) werden die Mehrkosten zwischen dem Nettokaufpreis des emissionsfreien Fahrzeuges (rechtsgültiger Kaufvertrag) und dem Nettokaufpreis eines konventionellen Referenzfahrzeuges (fossiler Antrieb) gleicher Größenkategorie und Ausstattung durch ein vom Antragsstellenden bereitgestelltes Vergleichsangebot definiert.
 - Bei Umrüstung des Sonderfahrzeugs auf emissionsfreien Antrieb werden 60 % der Kosten für die Umrüstung des Antriebsstrangs gefördert. Das Fahrzeug muss zum Zeitpunkt der Antragstellung im Eigentum des Antragstellers sein.
- für Infrastruktur:
 - Kosten für die Planung der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
 - Investitionskosten für die notwendige Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur

- Kosten für die erforderlichen baulichen Maßnahmen (Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur, Hardware-Investitionskosten des benötigten Anschlusses an die jeweilige Netzebene).

Eine spezifische Aufstellung der förderbaren Kosten finden Sie in Kapitel 9.2.

Nach dem Ende des Förderprojekts folgt die 5-jährige Betriebs- und Behaltspflicht. Während dieser Zeit ist die lt. Förderungsantrag angegebene Fahrleistung (Wagenkilometer = Wkm) nachzuweisen.

4.8 Finanzierung mit Leasing/Mietkauf/Kredit

Die Art der Finanzierung ist bei der Feststellung der förderbaren Kosten unerheblich. Im Fall von Leasing/Mietkauf/Kredit werden die Mehrkosten ebenfalls auf Basis der **Anschaffungskosten (exkl. Zinsen und Gebühren)** des Fahrzeuges errechnet.

Die Mehrkosten sind die Differenz zwischen dem tatsächlichen Kaufpreis des emissionsfreien Sonderfahrzeuges und dem Referenzangebot (fossiler Antrieb).

Leasingvarianten, Mietkauf- und Kreditfinanzierungsmodelle, bei denen das Investitionsgut in das wirtschaftliche und rechtliche Eigentum der Leasingnehmenden, Mietkaufenden oder Kreditnehmenden übergeht, sind möglich.

Folgende Kriterien müssen erfüllt sein:

- Der Leasing-/Mietkauf- bzw. Kreditvertrag muss mit dem 1. Zwischenbericht vorgelegt werden. Im Rahmen der Berichtsprüfung wird überprüft, ob der Eigentumsübergang im Vertrag vermerkt ist.
 - Erfolgt der Eigentumsübergang sofort mit Inbetriebnahme des Fahrzeuges (Aktivierung im AVZ; vertragliche Regelung mit dem Kreditinstitut) wird die Anschaffung wie ein Kauf gesehen. Das Projektcontrolling & Audit der FFG darf das Kreditkonto einsehen und prüft, ob das Fahrzeug von diesem Kredit bezahlt wurde.
 - Erfolgt der Eigentumsübergang an den Fördernehmenden zu einem späteren Zeitpunkt (dies muss im Kreditvertrag geregelt sein und spätestens zu Ende der Behaltfrist erfolgen), wird wie bei Leasing vorgegangen. Für den Erhalt der Förderung (laut Fördervertrag) müssen innerhalb der Projektlaufzeit die förderbaren Mehrkosten (laut Antrag) bezahlt sein.
- Leasingnehmende, Mietkaufende oder Kreditnehmende müssen innerhalb der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht Eigentum am jeweiligen Investitionsgut erwerben. Daher muss der Vertrag vor dem Auslaufen der Betriebs- und Behaltspflicht enden. Bei Leasingverträgen bedeutet dies, dass während der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht eine Vollamortisation erreicht werden muss, sodass der gesamte Wert des Leasingobjekts abbezahlt ist.
- Basis für die Berechnung der Mehrkosten und damit auch der Förderung ist der Anschaffungswert ohne Finanzierungskosten.
- Ausschließlich Anzahlungen/Vorauszahlungen/Abschlagszahlungen und Leasing-/Miet- bzw. Kreditraten, die während der Projektlaufzeit angefallen sind, sind förderbar.

- Um die volle Förderung zu erhalten, müssen zumindest die Mehrkosten der Investition durch Anzahlungen und Leasing-/Miet- bzw. Kreditraten während der Projektlaufzeit nachgewiesen werden.
- **Geleaste, gemietete (Mietkauf) oder kreditfinanzierte Nutzfahrzeuge** dürfen nur von den Förderungsnehmenden (Leasingnehmenden, Mietkaufenden oder Kreditnehmenden) **im Rahmen ihres Unternehmens genutzt werden.**
- **Operationales Leasing ist nicht förderbar.** Unter operationalem Leasing ist ein Leasing zu verstehen, bei dem die Leasingnehmerin/der Leasingnehmer nicht Eigentümer:in des Leasinggutes wird, sondern das Leasinggut nur für eine bestimmte Zeit nutzt.

Die Abrechnung erfolgt ausschließlich auf der Grundlage der tatsächlich bezahlten Kosten, das heißt der Beträge, die von Bankkonten des Fördernehmenden abgebucht werden.

Bei **Kreditfinanzierungen** bedeutet dies:

Direkter Zahlungsfluss vom Fördernehmenden zum Händler:

Liegt vor, wenn die Überweisung der gesamten Kreditsumme durch das Kreditinstitut auf das Konto des Fördernehmenden erfolgt, gefolgt vom Kauf des Investitionsguts durch den Fördernehmenden beim Händler oder Dienstleister. Die gesamten Nettoanschaffungskosten können beim nächsten Bericht abgerechnet werden und die daraus resultierende Förderung abgerufen werden.

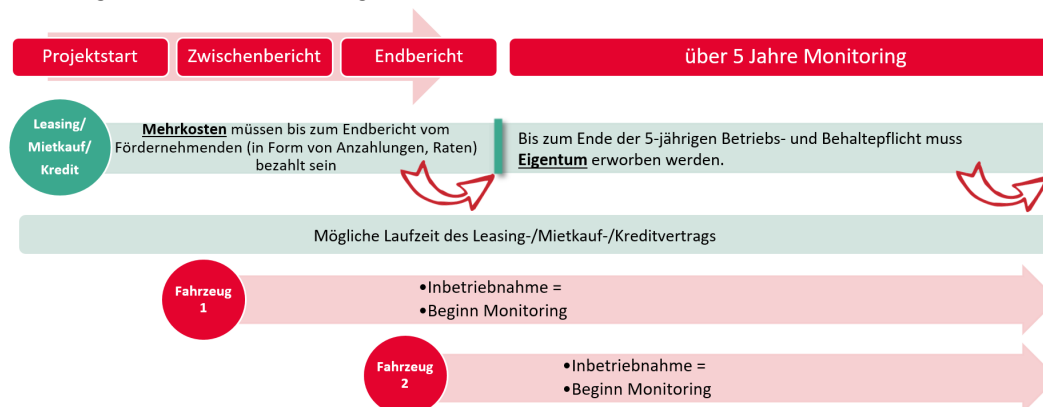
Kein direkter Zahlungsfluss vom Fördernehmenden zum Händler:

Liegt vor, wenn das Investitionsgut direkt durch das Kreditinstitut beim Händler bezahlt wird und der Fördernehmende ausschließlich Raten beim Kreditinstitut begleicht. In diesem Fall können nur die erfolgten Zahlungen (Raten) im Bericht abgerechnet werden. Während der Projektlaufzeit müssen die förderfähigen Mehrkosten in Form von Ratenzahlungen/Anzahlungen/Vorauszahlungen/Abschlagszahlungen getilgt sein. Anschließend kann die daraus resultierende Förderung abgerufen werden.

Die folgende Abbildung zeigt den zeitlichen Verlauf bei **Leasing/Mietkauf/Kredit:**

Hier erfolgt die Zahlung des finanzierten Objekts NICHT von einem dem Fördernehmenden eindeutig zuordenbaren Konto an eine:n Verkäufer:in. Ausschließlich bezahlte Raten, sowie ggf. Anzahlungen und Sonderzahlungen können im Zwischen- bzw. Endbericht abgerechnet werden. In der Regel ist bei einem Kredit ein entsprechendes Konto, das dem Fördernehmenden zugeordnet werden kann, vorhanden, von diesem erfolgt die Zahlung des Objekts. Bei Leasing hingegen nicht. Daher kann der Kredit dem Barkauf gleichgestellt werden, Leasing jedoch nicht.

Abbildung 1: Zeitleiste Finanzierung



4.9 Mehrfachförderungen

Die mehrmalige Anerkennung von bereits geförderten Kosten oder Kostenteilen ist nicht möglich. Wenn Sie für dieses Projekt oder Teile davon um öffentliche Förderung bei der FFG oder bei anderen Stellen angesucht haben, sind die entsprechenden Informationen im eCall einzugeben. Vor der Vertragserstellung führt die FFG eine Abfrage in der Transparenzdatenbank durch.

5 DIE EINREICHUNG

5.1 Wie verläuft die Einreichung?

Die Einreichung ist nur elektronisch und bis **17. September 2025, 12:00 Uhr**, via [eCall](#) möglich.

Ein Beratungsgespräch ist möglich, nachdem Sie den Ausschreibungsleitfaden (bzw. das Kick-off zur jeweiligen Ausschreibung online nachgesehen), die [FAQs](#) und [den Weg zur Förderung](#) gelesen haben. Die ausgefüllte **Projektskizze** (zum Herunterladen auf der [ENIN Website](#)) ist **drei Werktage vor dem Beratungstermin** an enin@ffg.at zu senden.

Inhalte des Beratungsgesprächs im Detail:

- Anzahl, Technologie und Fahrzeugkategorie der anzuschaffenden Nutzfahrzeuge, inkl. etwaiger Reservefahrzeuge
Hinweis: Beachten Sie, dass z.B. ein Diesel-LKW **bis 18 Tonnen** mit emissionsfreiem Antrieb in die nächste Fahrzeugkategorie rutscht (**über 18 Tonnen**).
- Bei Mischbetrieb: Verhältnis von emissionsfreien Nutzfahrzeugen zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor
- Position und Größe der Lade-/Betankungseinrichtungen (existierend/im Rahmen des Projekts umzusetzen)
- Gesamtkonzept: Beschreibung des Einsatzbereichs, geplante Maßnahmen, Projektablauf und –laufzeit
- Begründung für die Auswahl der gewählten Antriebstechnologie
- Beitrag des Projekts zu ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeitszielen (SDGs)
- Fahrleistung und Kosten
- **Finanzierungsform** und Zeitplan für die Finanzierung

Weitere Informationen zur Einreichung finden Sie in den [FAQs](#) und unter [Der Weg zur Förderung](#). Für weitere Fragen steht das ENIN-Team zur Verfügung.

Bei Konsortien (Kooperation) kann das Förderungsansuchen nur eingereicht werden, wenn alle Partner:innen zuvor ihre Partneranträge im eCall vollständig ausgefüllt und abgeschlossen haben!

Einreichung des Förderantrages im eCall - Wie funktioniert es?

- Der Förderantrag wird online eingegeben
 - Projektdaten
 - Anzahl der Nutzfahrzeuge, geplante Fahrleistung (Wkm)
 - Projektleitung
 - Bestätigungen
 - Bankverbindung
 - Anreizwirkung
 - Inhaltliche Beschreibung
 - Gesamtkonzept
 - Gesellschaftlicher Nutzen
 - Technische Beschreibung
 - Finanzierung und Wirtschaftlichkeit
 - Nachhaltigkeit
 - Konsortium (optional)
 - Kosten und Finanzierung
 - Kosteneingabe (Nutzfahrzeuge, Infrastruktur)
 - Daten für Wirtschaftlichkeitsrechnung
- Etwaige weitere Dokumente (pdf) hochladen
- Den eCall Antrag abschließen und „Einreichung abschicken“ drücken
- **Wichtig:** Im Falle eines **Konsortialprojektes** kann das Förderungsansuchen nur eingereicht werden, wenn alle Konsortialmitglieder zuvor ihre Partneranträge im eCall vollständig ausgefüllt und abgeschlossen haben!
- Nach erfolgreicher Einreichung erhalten Sie automatisch eine Einreichbestätigung per eCall.
- Nicht erforderlich: Zusätzliche Einreichung per Post.

Nicht möglich:

- Nach der Einreichung kann der Förderantrag **nicht mehr bearbeitet** und auch keine weiteren Unterlagen eingereicht werden.

Eingereicht wird durch die Konsortialführung oder durch vertretungsbefugte Personen. Die FFG kann einen Nachweis für die Vertretungsbefugnis anfordern. Wenn Sie den Nachweis nicht erbringen, behält sich die FFG das Recht vor, den Förderantrag aus formalen Gründen abzulehnen.

Detaillierte Informationen zum eCall finden Sie im [eCall-Tutorial](#).

5.2 Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?

Der Förderantrag ist ausschließlich über den [eCall](#) vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu legen.

Der Förderantrag beinhaltet folgende **online** Elemente, die im [eCall](#) unter folgenden Menüpunkten zu erfassen sind:

- **Inhaltliche Beschreibung** umfasst die Darstellung der Projektinhalte
- **Konsortium** beschreibt die Expertise der einzelnen Konsortialmitglieder
- **Kosten und Finanzierung** beschreibt alle Kostenkategorien pro Konsortialmitglied
- Als Teil des elektronischen Antrags können **etwaige Anhänge** über die eCall Upload Funktion angeschlossen werden.
- Zudem gibt es mit dieser Ausschreibung die Möglichkeit eine von der FFG bereitgestellte Excel-Tabelle mit einer zusätzlichen Kalkulation zur Emissionseinsparung hochzuladen, diese Excel-Tabelle steht auf der Webseite der 14. ENIN Ausschreibung zum Download zur Verfügung.

Anlagen zum elektronischen Antrag

Sämtliche relevante Dokumente und Vorlagen für die Ausschreibung finden Sie im [Download Center](#).

Nachfolgende Tabelle zeigt alle erforderlichen Dokumente für den Förderantrag.

Tabelle 4: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente

Kategorie	Dokumententyp
Verpflichtende Eingabe	Online-Projektbeschreibung – direkt im eCall einzugeben
Verpflichtende Anhänge	verpflichtende Stammdaten: Jahresabschlüsse der letzten beiden Jahre (alle Konsortialpartner:innen) im eCall
Optionale Anhänge (max. 10 Seiten)	Weitere projektrelevante Zusätze wie z.B. Übersichten, grafische Darstellungen max. 5 Seiten (keine Vorlage).

5.3 Müssen weitere Projekte angegeben werden?

Zur Unterstützung der inhaltlichen Bewertung des Förderantrags **können** weitere Projekte der Antragstellenden mit Bezug zum beantragten Vorhaben angeführt werden, wenn sie für die Beurteilung des Gesamtkonzeptes relevant sind.

5.4 Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?

Die FFG verarbeitet personenbezogene Daten der Förderungswerbenden, die vom Betroffenen im Zuge des Förderungsansuchens bereitgestellt wurden und von der FFG selbst erhobene Daten im Rahmen des Abschlusses des Förderungsvertrages, sowie im Zusammenhang mit der Transparenzportalabfrage generierte Daten gemäß § 32 Abs. 5 TDBG 2012 zu nachstehenden Zwecken:

- zur Behandlung des Förderungsansuchens und Beurteilung des Vorliegens der allgemeinen und speziellen Förderungsvoraussetzungen
- zum Abschluss des Förderungsvertrages sowie im Falle des Abschlusses eines Förderungsvertrages zum Zweck der Erfüllung der jeweiligen Vertragspflichten, insbesondere zur Verwaltung der Förderungsleistungen und der Kontrolle der Nachweise der Förderungsvoraussetzungen
- zur Erfüllung rechtlicher Verpflichtungen, insbesondere Meldepflichten und Kontrollzwecke zur Vermeidung von Doppelförderungen, und zwar §§ 18, 17, 39 ARR 2014, § 12 FTFG und § 9 FFGG.

Rechtsgrundlage der Verarbeitung ist daher zum einen Art 6 Abs 1 lit b DSGVO und daher die Notwendigkeit zur Erfüllung eines Vertrages und zum anderen Art 6 Abs 1 lit c DSGVO und daher die Erfüllung von rechtlichen Verpflichtungen.

Die personenbezogenen Daten werden in Erfüllung gesetzlicher Pflichten weitergegeben an:

- die Ministerien als Eigentümer der FFG,
- an Dritte, das können sein: der Rechnungshof, Organe der EU, andere Bundes- oder Landesförderungsstellen.

Zur Bewertung des Projektes werden auch externe Expert:innen beauftragt, die Projekte zu beurteilen. Solche Expert:innen werden als Auftragsverarbeitende im Namen und Auftrag der FFG tätig und sind verpflichtet, technische und organisatorische Maßnahmen zur Datensicherheit und Wahrung des Datengeheimnisses zu treffen.

Für jede sonstige über diese Bestimmung hinausgehende Datenverarbeitung ist von der FFG eine Einwilligung des Betroffenen einzuholen.

Die FFG ist zur Geheimhaltung von Firmen- und Projektinformationen gesetzlich verpflichtet – nach § 9 Abs 4 Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH-Errichtungsgesetz, BGBl. I Nr. 73/2004.

Die FFG wird zur Sicherstellung eines dem Risiko angemessenen Schutzniveaus hinsichtlich der Vertraulichkeit, der Integrität, der Verfügbarkeit sowie der Belastbarkeit der Systeme technische und organisatorische Maßnahmen im Sinne des Art 32 DSGVO treffen, die ausreichend und geeignet sind, den Schutz der Daten vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung, vor Verlust und vor Zugriff durch Unbefugte zu gewährleisten.

Weiterführende Informationen zur Wahrung der Vertraulichkeit und Sicherheit von personenbezogenen Daten während der Projektlaufzeit stehen im [eCall-Tutorial](#).

6 DIE BEWERTUNG UND DIE ENTSCHEIDUNG

6.1 Was ist die Formalprüfung?

Hier wird der Förderantrag auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit überprüft.

Über das Ergebnis der Formalprüfung informiert die FFG **innerhalb von 4 Wochen nach der Einreichfrist** via eCall Nachricht:

- Sind Formalvoraussetzungen nicht erfüllt und gibt es nicht behebbare Mängel, wird der Förderantrag abgelehnt.
- Behebbarer Mängel können korrigiert werden.

Wenn sich nach der Formalprüfung noch unkorrekte Angaben herausstellen, kann der Förderantrag auch noch später abgelehnt werden.

Die Checkliste Formalprüfung finden Sie nachfolgend.

Tabelle 5: Formalprüfungscheckliste

Kriterium	Prüfinhalt	Mangel behebbar	Konsequenz
Die inhaltliche Beschreibung im eCall ist ausreichend befüllt und es wurde die richtige Sprache verwendet.	Die inhaltliche Beschreibung im eCall ist vollständig und ausreichend auszufüllen. Sprache: Deutsch	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Die verpflichtenden Anhänge gem. Ausschreibung liegen vor.	Zum Beispiel: Interessensbekundungen, Absichtserklärungen (Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Uploads zu den Stammdaten im eCall (Upload als pdf Dokument)	Jahresabschlüsse (Bilanz, GuV) der letzten 2 Geschäftsjahre liegen vor.	<i>Ja</i>	Korrektur per eCall nach Einreichung
Die Förderungswerbenden sind berechtigt, einen Antrag einzureichen.	(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen
Bei Konsortien: Die Konsortialmitglieder sind teilnahmeberechtigt.	(Angaben lt. Ausschreibungsleitfaden)	<i>Nein</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

6.2 Wie läuft die Bewertung ab?

Jeder Förderantrag wird anhand folgender 4 Bewertungskriterien beurteilt:

1. Qualität des Förderantrages (qualitative Bewertung des Gesamtkonzepts und der technischen Umsetzung)
2. Eignung der Projektbeteiligten (qualitative Bewertung der Kompetenzen und Ressourcen)
3. Nutzen und Verwertung (qualitative Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung)
4. Relevanz des Förderantrages in Bezug auf die Ausschreibung (quantitative Bewertung der Projektziele wie Anzahl der Nutzfahrzeuge, Fördereffizienz der Fahrleistung, Fördereffizienz der Treibhausgasminderung).

Die Tabellen zeigen die Kriterien und Subkriterien, für die bei der Bewertung der Förderanträge Punkte vergeben werden.

Bewertungskriterien

Tabella 6: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens

1. Qualität	Schwelle 15, max. Punkte 25
<p>1.1 Planung:</p> <p>Wie ist die Qualität der Planung in Bezug auf folgende Kriterien?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Qualität des Gesamtkonzepts der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe – Realistische Umsetzbarkeit der Planung (Projektlaufzeit, Fristen, Ergebnisse) 	10
<p>1.2 Nachvollziehbarkeit:</p> <p>Wie ist die Nachvollziehbarkeit des Vorhabens in Bezug auf folgende Kriterien?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nachvollziehbare Festlegung auf die Antriebstechnologie – Grundsätzliche Verständlichkeit der Entscheidungsgrundlage (z.B. Plausibilität der getroffenen Annahmen) – Nachvollziehbarkeit des Fahrzeugeinsatzes – Nachvollziehbarkeit der Kostendarstellung, insbesondere das Verhältnis der beantragten Förderung für Fahrzeuge zu der beantragten Förderung für Infrastruktur 	10
1.3 Nachhaltigkeit:	5

1. Qualität	Schwelle 15, max. Punkte 25
<p>Beschreiben Sie die positiven Auswirkungen des Projektes auf die Nachhaltigkeitsziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reduktion der Treibhausgase (CO₂-Einsparung) – Relation zum Sustainable Development Goal (SDG) 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“. 	

Tabelle 7: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerbenden

2. Eignung der Förderungswerbenden	Schwelle 3, max. Punkte 5
<p>2.1. Kompetenzen und Ressourcen:</p> <p>In welchem Ausmaß haben die Projektbeteiligten die erforderlichen Ressourcen, Kompetenzen und Qualifikationen, um eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes sicherzustellen?</p>	5

Tabelle 8: Bewertungskriterium – Nutzen und Verwertung

3. Nutzen und Verwertung	Schwelle 18, max. Punkte 30
<p>3.1. Wirtschaftlichkeit:</p> <p>Darstellung der Alternativen mit nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (LCC-Berechnung).</p>	20
<p>3.2. Gesellschaftlicher Nutzen:</p> <p>Beschreiben Sie den gesamtgesellschaftlichen Nutzen des Projekts.</p>	10

Tabelle 9: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung

4. Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung	Schwelle 24, max. Punkte 40
<p>4.1. Zielsetzung: In welchem Ausmaß trägt das Vorhaben zur Erreichung der Ausschreibungsziele bei?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anzahl der geförderten Fahrzeuge und Integration in den Fuhrpark – Fördereffizienz Fahrleistung: Gesamtförderung (Sonderfahrzeuge und Infrastruktur) über die 5-jährige Betriebs- und Behaltspflicht bezogen auf die Anzahl der Wagenkilometer [Fördereuro je Wkm] – Fördereffizienz Treibhausgasminderung: Gesamtförderung (Sonderfahrzeuge und Infrastruktur) je eingesparter Tonne CO₂ über die 5-jährige Betriebs- und Behaltspflicht [Fördereuro je Tonne CO₂] 	30
<p>4.2 Anreizwirkung: In welchem Ausmaß verändert die Förderung das Vorhaben in einer oder mehrerer der folgenden Dimensionen positiv?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durchführbarkeit: erst die Förderung macht das Vorhaben möglich – Beschleunigung: Die Förderung beschleunigt die Umsetzung – Umfang: Die Förderung vergrößert das Projekt – Reichweite: Die Förderung macht das Projekt ambitionierter 	10

Die Bewertung der Förderanträge erfolgt im Rahmen eines **wettbewerblichen Verfahrens**.

Nationale und internationale, interne und externe Expert:innen (Jury) begutachten die eingereichten Dokumente nach den oben angeführten Kriterien.

Auf Grundlage der schriftlichen Gutachten spricht die Jury eine Förderungsempfehlung aus.

Die Umsetzung des Förderprojektes muss, unter Berücksichtigung der Förderung aus Bundesmitteln, **finanziell gesichert erscheinen. Die geplante Restfinanzierung des Projekts ist in der inhaltlichen Beschreibung darzustellen.** Dies ist durch geeignete Unterlagen, insbesondere durch einen Kosten-, **Zeit- und Finanzierungsplan** nachzuweisen. Die Abwicklungsstelle überprüft bei Gewährung der Förderung, die zugleich als „staatliche Beihilfen“ i.S.d. EU Beihilferechts anzusehen sind, ob die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Förderungsnehmenden gegeben ist, wobei auch positive Entwicklungschancen durch das Vorhaben zu berücksichtigen sind.

Ebenso wird überprüft, ob das Unternehmen Gegenstand eines **Insolvenzverfahrens** ist oder die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger vorliegen. **Die Förderung von Unternehmen in Schwierigkeiten ist nicht möglich.**

Die Jury kann Empfehlungen und Auflagen formulieren. Empfehlungen sind unverbindliche Hinweise und Einschätzungen der Jury, die dem Konsortium bei der Umsetzung des Vorhabens helfen sollen.

Auflagen sind verbindlich – siehe Kapitel [7.2](#).

6.3 Gesamtbewertung

Die Bewertung der Förderanträge erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens anhand der vier Hauptkriterien „Qualität“, „Eignung“, „Nutzen und Verwertung“ sowie „Relevanz“.

Die Gesamtbewertung eines Förderantrages erfolgt anhand von qualitativen und quantitativen Beurteilungskriterien (Tabelle [6](#) bis Tabelle [9](#)). Die oben genannten Hauptkriterien Qualität, Nutzen, Verwertung und Relevanz haben direkten Einfluss auf die Hauptziele der Maßnahme und werden gemeinsam mit mehr als 70 % der Gesamtbewertung aller Auswahlkriterien gewichtet. **Die Förderung je Wagenkilometer (Wkm), die Förderung je Tonne vermiedener CO₂-Emission und die Lebenszykluskosten (LCC) bezogen auf Wkm sind dabei wichtige Kenngrößen für die Beurteilung.**

Im Rahmen der Antragstellung im FFG-eCall erfolgt die **Berechnung** dieser Kenngrößen **automatisch**. Quellen für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen je Liter Diesel finden Sie in Kapitel [9.4](#).

In jedem Hauptkriterium und insgesamt muss **mindestens der Schwellenwert von 60 %** der möglichen Punkte erreicht werden, um förderwürdig zu sein. Projekte, die mit null Punkten in einem Subkriterium des 4. Hauptkriteriums – „Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung“ bewertet wurden, werden abgelehnt.

Die Punktevergabe erfolgt nach folgendem Schema:

Tabelle 10: Beurteilungsschema

Punkte	Beschreibung
100	Das Kriterium wird durch das Vorhaben sehr gut und vollständig erfüllt . Es werden nur Stärken und keine relevanten Schwächen identifiziert.
80	Das Kriterium wird durch das Vorhaben gut und überwiegend erfüllt . Neben den überwiegenden Stärken werden jedoch einzelne, konkret benennbare Schwächen identifiziert.
60	Das Kriterium wird durch das Vorhaben noch ausreichend erfüllt . Stärken überwiegen gerade noch die Schwächen.
40	Das Kriterium wird durch das Vorhaben mangelhaft erfüllt . Schwächen überwiegen die Stärken.
20	Das Kriterium wird durch das Vorhaben sehr mangelhaft erfüllt . Schwächen überwiegen deutlich. Es sind kaum Stärken erkennbar.
0	Das Kriterium wird durch das Vorhaben nicht erfüllt .

6.4 Wer trifft die Förderungsentscheidung?

Der/die zuständige Bundesminister:in trifft die Förderungsentscheidung auf Basis der Förderungsempfehlung der Jury.

7 DER ABLAUF DER FÖRDERUNG

7.1 Wie entsteht der Förderungsvertrag?

Im Falle einer Förderzusage sendet die FFG dem Antragstellenden eine Ansicht im eCall mit den wichtigsten Eckdaten zum Förderungsvertrag (z.B. Höhe der Förderung, Höhe der förderbaren Kosten, Beginn und Ende des Förderungszeitraumes, Berichtspflichten und etwaige Auflagen) zu.

Nach Annahme der Ansicht innerhalb der festgelegten Frist wird der Förderungsvertrag von der FFG erstellt und an den Antragsstellenden übermittelt. Die Antragsstellenden retournieren den firmenmäßig gezeichneten Förderungsvertrag. Damit ist der Förderungsvertrag rechtsgültig. Bis dahin besteht kein Anspruch auf Förderung.

7.2 Wie werden Auflagen berücksichtigt?

Die Jury kann Auflagen formulieren. Es gibt zwei Arten von Auflagen:

- Auflagen, die erfüllt sein müssen, damit ein Förderungsvertrag zustande kommt
- Auflagen, die innerhalb der Projektlaufzeit erfüllt werden müssen.

Auflagen sind Vertragsbestandteil.

7.3 Wie werden Förderungsraten ausgezahlt?

Wenn die Auflagen, die für den 1. Zwischenbericht notwendig sind, erfüllt sind und der Förderungsvertrag unterzeichnet ist, kann nach positiver Prüfung des 1. Zwischenberichts die 1. Rate ausgezahlt werden. Die Überweisung erfolgt auf ein Bankkonto der Konsortialführung. Weitere Informationen dazu finden Sie im [Musterkonsortialvertrag](#).

Weitere Raten werden nach Projektfortschritt ausgezahlt:

- Nach positiver Prüfung der Zwischenberichte und Zwischenabrechnung
- Wo nötig: nach Erfüllung weiterer Auflagen.

Gibt es zum Zwischenbericht Verzögerungen im Projektfortschritt bzw. liegen die Kosten unter Plan, so kann eine reduzierte Rate angewiesen werden.

Die Auszahlung von Förderungsmitteln während der Laufzeit des Projektes bedeutet noch keine endgültige Anerkennung der Kosten. Zum Endbericht und anschließend sind Rückforderungen noch möglich, siehe dazu Kapitel [7.5](#).

Tabelle 11: Ratenschema

Berichtsanzahl und Raten	0 bis 18 Monate Projektlaufzeit	19 bis 30 Monate Projektlaufzeit
Anzahl der Berichte (Zwischenberichte und Endbericht)	2	3
Startrate in % der Förderung bei Vertragsabschluss	keine	keine
1. Rate bis zu % der Förderung laut Vertrag	90 %	50 %
2. Rate bis zu % der Förderung laut Vertrag	keine	40 %
Endrate bis zu % der Förderung laut Vertrag	10 %	10 %

7.4 Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?

- Zwischenbericht inkl. Zwischenabrechnung müssen über den eCall eingereicht werden
- Bei Projektende sind ein Endbericht inkl. Endabrechnung und die Verwendungsnachweise (Zulassungsschein, Abnahmeprotokolle, Bestätigung Erneuerbare Energien, ...) ebenfalls im eCall einzureichen
- Bei Projektabbruch während der Projektlaufzeit ist mit der FFG Rücksprache zu halten. Im Regelfall liefert das Konsortium einen Sachbericht und eine Endabrechnung ab. Falls die bereits ausbezahlte Förderung die anerkekbaren Kosten übersteigt, kann die FFG Beträge rückfordern
- Etwaige **Änderungen in Leasing-/Mietkauf-/Kreditverträgen** müssen im Zuge der Berichtslegung von den Förderungsnehmenden bekannt gegeben werden.
- Die Förderungsnehmenden haben bei der Vergabe von Aufträgen für **Liefer-, Dienst- und Bauleistungen** unbeschadet den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2018 (BVergG 2018) und des Bundesvergabegesetzes Konzessionen 2018 (BVergGKoonz 2018), in der jeweils geltenden Fassung, zu Vergleichszwecken nachweislich **mehrere Angebote einzuholen**, soweit dies im Hinblick auf die Höhe des geschätzten Auftragswertes zweckmäßig ist.

Anforderung an Berichte und Abrechnungen:

Die FFG prüft die Verwendungsnachweise, die von allen Konsortialpartner:innen bereitzustellen sind. **Leasing-/Mietkauf-/ Kreditverträge, aus denen der Anschaffungspreis des Fahrzeugs/der Fahrzeuge hervorgeht, Abnahmeprotokolle von e-Ladestationen bzw. von Wasserstofftankstellen und eine Bestätigung des Strombezugs sind jedenfalls vorzulegen.**

- Für die **Dokumentation der Kosten im eCall** sind Dokumente (Rechnungen, Zahlungsnachweise, Lieferschein, ...) hochzuladen und entsprechende Informationen einzutragen:
 - Bestellung: Eingabe Datum und Lieferant, Anschaffungskosten, Anzahl der Sonderfahrzeuge
 - Umrüstung: Eingabe Datum des Beginns der Umrüstung, Umrüstungskosten, Anzahl der Fahrzeuge
 - Lieferschein: Eingabe Datum
 - **Im Fall von Leasing/Mietkauf/Kredit zusätzlich:** Leasing-/Mietkauf-/Kreditvertrag, Leasing-/Mietkauf-/Kreditgeber, Anschaffungskosten (ohne Verzinsung), Laufzeit und Datum des Eigentumsübergangs
 - Erfassung der Sonderfahrzeuge: Kopien/Scans der Zulassungsscheine/ Inbetriebnahme-Bestätigungen aller Fahrzeuge, Eingabe der technischen Daten
 - Erfassung der Infrastruktur: Eingabe der technischen Daten und Fertigstellungsanzeige, Fotodokumentation.

Beim Endbericht ist zusätzlich eine **publizierbare Kurzfassung** zu verfassen.

- **Verwendungsnachweise Investition für Sonderfahrzeuge**
Im Rahmen der Abrechnung von Fahrzeuginvestitionen sind von den Förderungsnehmenden folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und **auf Verlangen bereitzustellen:**
 - Kaufvertrag/Kaufverträge der Fahrzeuge
 - Lieferantenrechnungen der Fahrzeuge
 - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen
 - Zahlungsbestätigung der Rechnung der Fahrzeugumrüstung
 - Eigenerklärung der abrechnenden Förderungsnehmenden bezüglich des Einsatzes des Fahrzeuges.
- **Verwendungsnachweise Investitionen und sonstige Aufwendungen für Infrastruktur**
Für die Abrechnung von Infrastrukturinvestitionen und sonstigen Ausgaben im Bereich „Infrastruktur“ sind von den Förderungsnehmenden folgende Unterlagen (Verwendungsnachweise) in geordneter Weise zu sammeln und **auf Verlangen bereitzustellen:**
 - Rechnungen von Lieferanten- und Drittleistern
 - Zahlungsbestätigungen der Rechnungen.

Die Zwischen- und Endberichte werden im eCall gelegt. Mit den Zwischen- und Endberichten sind das **Abnahmeprotokoll** und **die Bestätigung des Strombezuges** im eCall hochzuladen.

Darüber hinaus gilt, dass Förderungsnehmende, die dem Bundesvergabe Gesetz (BVerG) unterliegen, die Einhaltung der BVerG – Vorgaben nachweisen müssen, sofern dies für sie schlagend wird. Dazu füllen Sie die **Checkliste** ([FFG Website zur Beschaffung in geförderten Projekten](#)) aus und laden diese im Zuge des Zwischenberichtes in den eCall hoch.

Öffentliche Stellen/Auftraggeber können über die Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) die Fahrzeuge beschaffen, dadurch entfällt die eventuell bestehende Verpflichtung einer öffentlichen Ausschreibung, siehe [FAQs](#) und [Der Weg zur Förderung](#) auf der [ENIN Website](#).

7.5 Rückforderungsgründe

Zusätzlich zu den in der [Sonderrichtlinie](#) angeführten Gründen kann eine vollständige oder teilweise Rückforderung der Förderung erfolgen, wenn eine der folgenden vertraglichen Leistungen **nicht** erbracht wurde:

- Betriebs- und Behaltspflicht über einen Zeitraum von 5 Jahren
- Die in Aussicht gestellte Wagenkilometer-Leistung ist mit Ende der Betriebs- und Behaltspflicht erfüllt
- Die Fahrzeuge werden ausschließlich mit Strom/Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen betrieben
- Der Fördernehmers ist Eigentümer der Fahrzeuge/Infrastruktur, die über Leasing (Vollamortisationsleasing), Mietkauf bzw. Kredit angeschafft wurden.

7.6 Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?

Zusätzlich zu den Zwischen- und Endberichten kann während oder nach Ende der Projektlaufzeit eine Prüfung vor Ort durch die FFG stattfinden, dabei werden unter anderem Originalbelege und die dazugehörige Dokumentation des Zahlungsflusses kontrolliert. Die Prüfungen sowie erforderliche Unterlagen werden rechtzeitig angekündigt.

7.7 Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?

Änderungen zu Projektinhalt, Konsortialpartner:innen, Kosten, Terminen, Förderungszeitraum, Eigentumsverhältnissen oder Insolvenzverfahren müssen begründet und beantragt werden:

- via eCall-Nachricht
- im Zwischen- oder Endbericht.

Senden Sie die dazugehörigen Unterlagen als Upload per eCall-Nachricht. Alle vertragsrelevanten Änderungen müssen von der FFG genehmigt werden.

Eine **nachträgliche Änderung** der Fahrzeugklasse, -kategorie oder der Antriebstechnologie ist **nicht möglich**. Informieren Sie sich vorab über die passende Fahrzeugklasse/-kategorie.

Hinweis: Bei der Umstellung von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf emissionsfreie Fahrzeuge ist es möglich, dass die emissionsfreien Varianten schwerer sind. Zum Beispiel kann ein emissionsfreies Fahrzeug mehr wiegen als das entsprechende dieselbetriebene Modell.

7.8 Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?

Eine Projektverlängerung ist prinzipiell möglich, sofern sie von der FFG geprüft und genehmigt wird.

7.9 Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?

Nach Ende der Projektlaufzeit legt das Konsortium einen Endbericht und eine Endabrechnung. Das Projektcontrolling & Audit der FFG überprüft, ob die Förderungsmittel widmungsgemäß verwendet wurden. Die Rechnungsprüfung stellt fest, welche Kosten endgültig anerkannt werden.

Sie erhalten das Prüfungsergebnis schriftlich:

- Bei **positivem** Ergebnis wird die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel bestätigt.
- Bei **negativem** Ergebnis können entsprechende Rückforderungen eingeleitet werden.

Zur Förderung:

Werden die Kosten laut Förderantrag erreicht, wird die festgelegte letzte Rate ausbezahlt. Werden weniger Kosten abgerechnet als im Förderantrag angesetzt waren, wird die Förderung anteilig gekürzt. Die Förderung wird auch gekürzt, wenn inhaltliche, formale oder rechtliche Gründe dafürsprechen. Mehr als die im Fördervertrag festgelegte Förderung kann auch bei höheren Kosten nicht ausbezahlt werden.

Betriebs- und Behaltspflicht:

Die Förderungswerbenden müssen sicherstellen, dass die geförderten Gegenstände (Nutzfahrzeuge und Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur) ab Inbetriebnahme 5 Jahre ordnungsgemäß und den Förderungszielen entsprechend genutzt und instandgehalten werden. Die Betriebs- und Behaltspflicht von 5 Jahren muss sowohl für die einzelnen Nutzfahrzeuge ab der Inbetriebnahme (laut Zulassungsschein/Inbetriebnahme-Bestätigung) als auch auf Projektebene für die Gesamtheit der Nutzfahrzeuge eines Projekts erreicht sein. Die Nutzfahrzeuge dürfen in diesem Zeitraum weder verkauft/vermietet/verleast oder sonst für Zwecke außerhalb einer Betriebsstätte in Österreich verwendet werden.

Die Betriebs- und Behaltepflcht für Gegenstände (Fahrzeuge/Infrastruktur) wird nicht verletzt, wenn eine Genehmigung der FFG für die Veräußerung zu förderungskonformer Verwendung in Österreich vorliegt.

Der Fördernehmende hat während der 5 Jahre Betriebs- und Behaltepflcht **jährlich einen Monitoringbericht** zum Nachweis der gefahrenen Wagenkilometer und Betrieb der Infrastruktur zu legen.

Diese Pflichten werden nicht verletzt, wenn die geförderten Gegenstände aufgrund von höherer Gewalt oder technischen Gebrechens aus dem Betriebsvermögen ausscheiden oder nicht mehr genutzt werden können.

7.10 Monitoring Bericht

Das Monitoring erfolgt auf Projektebene und bestätigt die Betriebspflcht der emissionsfreien Nutzfahrzeuge und Infrastruktur sowie die Fahrleistung. Das Monitoring beginnt mit der Inbetriebnahme (Datum des Zulassungsscheins/der Inbetriebnahme-Bestätigung) der emissionsfreien Nutzfahrzeuge bzw. der Inbetriebnahme (Fertigstellungsanzeige) der Infrastruktur bzw. spätestens mit Projektende.

Zumindest ist fünf Jahre lang 1x im Jahr ein Monitoring Bericht und am Ende des Monitoringzeitraums ein Monitoring Endbericht zu legen.

Im Falle von Leasing-/Mietkauf-/Kreditfinanzierung muss spätestens im Monitoring Endbericht bestätigt werden, dass der Fördernehmende Eigentümer der Fahrzeuge/Infrastruktur ist.

Die Monitoringberichte sind im eCall einzureichen.

7.11 Öffentlichkeitsarbeit

Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit: Die Förderungsnehmenden verpflichten sich, bei Bedarf mit der FFG und den zuständigen Ressorts zur Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit zusammenzuarbeiten. Dies betrifft insbesondere die Bereitstellung von nicht vertraulichen Projektinformationen und Bildmaterial für elektronische Disseminationsportale und andere mediale Zwecke.

Öffentlichkeitsarbeit durch Fördernehmende: Bei Veröffentlichungen (in sozialen Medien, Radio, TV u.ä.) zu Ihrem geförderten Projekt (emissionsfreie Fahrzeuge & ev. Infrastruktur) soll auf das "Förderprogramm ENIN – Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur, des BMIMI – Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur" hingewiesen werden. In sozialen Medien kann der Hashtag „#ENIN“ verwendet, sowie das Bundesministerium (BMIMI) und die Förderstelle (FFG) verlinkt werden.

8 RECHTSGRUNDLAGEN

Die Zuwendung ist eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 (1) AEUV.

Beihilferechtliche Grundlage ist die Freistellung der gegenständlichen Beihilferegelung nach Artikel 36a und Artikel 36b der aktuell gültigen Fassung der AGVO.

8.1 Nationale Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlage für diese Ausschreibung kommt folgende Richtlinie zur Anwendung:

- [Sonderrichtlinie](#) zur Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und Infrastruktur auf der Grundlage der vom Bundesminister für Finanzen erlassenen [„Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln \(ARR 2014\), BGBl. II Nr. 208/2014“](#).

Weitere Informationen finden Sie auf der FFG-Website unter [Rechtsgrundlagen](#).

8.2 EU-rechtliche Rechtsgrundlagen

- Artikel 107 bis 109 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. L 187/1.

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

9 ANHANG

In diesem Abschnitt finden Sie Informationen, die im Zusammenhang mit Förderungsansuchen bzw. geförderten Projekten für Sie hilfreich sein können.

9.1 Do No Significant Harm (DNSH)

Die geförderten Investitionen in ENIN sollten den Grundsätzen der „[Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen](#)“ (DNSH) entsprechen. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Fördernehmenden, die relevanten DNSH-Kriterien im beantragten Projekt einzuhalten.

Bei bestimmten Maßnahmen kann die DNSH-Bewertung in vereinfachter Form erfolgen. Im Folgenden sind die detaillierten Bestimmungen aus der [Delegierten Verordnung C \(2021\)2800](#) für das Förderungsprogramm ENIN zusammengefasst dargestellt.

1) Kauf von emissionsfreien Nutzfahrzeugen

Für den Kauf von emissionsfreien Fahrzeugen für den Straßenverkehr (ENIN - Sonderfahrzeuge) sind für die Erfüllung der DNSH Kriterien zumindest die technischen Bewertungskriterien zu beachten, die in der Tabelle 12 beschrieben sind.

2) Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur

Für geförderte Infrastruktur zum Betrieb von emissionsfreien Nutzfahrzeugen für den Straßenverkehr (ENIN - Infrastruktur) sind für die Erfüllung der DNSH Kriterien je nach Investitionsart zumindest die technischen Bewertungskriterien zu beachten, die in den Punkten „6.15 Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“, „6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr“ und „7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden“ beschrieben sind.

Die hier vorgestellte Auflistung stellt einen Überblick ohne Anspruch auf Vollständigkeit dar. Für die Erfüllung der DNSH Kriterien sind die technischen Leitlinien im delegierten Rechtsakt C (2021)2800 zu beachten.

Tabelle 12: Überblick DNSH Programm ENIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH Kriterien für die relevanten Aktivitäten

Umweltziel	6.15 Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Infrastruktur – Straße)	6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	7.4 Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden
1) Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz	erfüllt ¹	Die Fahrzeuge sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.	erfüllt ²
2) Anpassung an den Klimawandel	Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung ⁴	Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung ⁴	Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung ⁴
3) nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen	Ermittlung und Behebung des Risikos einer Umweltschädigung ³	Keine Angabe	Keine Angabe
4) Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft	70 % Recycling der nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle	85 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder recyclingfähig, als auch zu wenigstens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar oder verwertbar. Maßnahmen zur Abfallbewirtschaftung	Keine Angabe
5) Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung	Maßnahmen Lärm und Vibrationen	Besondere Spezifikation Reifen und Fahrzeuge	Keine Angabe
6) Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme	Gegebenenfalls Maßnahmen Biodiversität ⁴	Keine Angabe	Keine Angabe

¹ Die Tätigkeit erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien: (a) Die Infrastruktur ist für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt: Stromladestationen, Modernisierung des Netzanschlusses, Wasserstofftankstellen oder elektrische Straßensysteme

Die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Lagerung fossiler Brennstoffe bestimmt.

² Das Gebäude ist nicht für die Gewinnung, Lagerung, Beförderung oder Herstellung fossiler Brennstoffe bestimmt.

³ Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit werden ermittelt und behoben. (Technische Leitlinien, Annex, Anlage B)

⁴ Wenn eine UVP durchgeführt wurde, werden die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz der Umwelt durchgeführt. (Technische Leitlinien, Annex, Anlage D).

9.2 Spezifische förderbare Kosten

Spezifische förderbare Kosten für die Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Sonderfahrzeuge im öffentlichen Verkehr sind:

für E – Ladestellen:

- Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für die emissionsfreien Sonderfahrzeuge, diese sind beispielsweise
 - Betriebshof-, Depot- und Übernachtladestationen (stationäre und mobile Ladegeräte)
 - Gelegenheitslader mit Ladeinfrastruktur auf der Strecke (auch Flash-Charger oder Ultraschnellladung)
 - Systeme für den Batterietausch
- Lademanagementsysteme
- Trafo - Voraussetzung: Falls die Notwendigkeit für den Netzanschluss bzw. die Netzqualität vor Ort besteht, ist eine Bestätigung des Netzbetreibers einzuholen. Ein Monitoring der Nutzung ist vorgesehen
- Pufferspeicher, integriert oder als zusätzlicher Batteriespeicher
- Erforderliche Leitungen und Infrastruktur für den Netzanschluss
- Oberleitungsinfrastruktur für emissionsfreie Sonderfahrzeuge.

für Wasserstofftankstellen:

- Wasserstofftankstelle
- Speicher, Verdichter, Betankungsanlage, Trailer Abstellplatz
- Containerabfüllstation
- Besondere bauliche Anlagen für mechanischen Schutz und Beschattung
- Einhausung und Belüftung der Betankungsstelle
- Gaswarnanlagen.

für weitere Infrastruktur:

- Grabungs- und Unterbau Arbeiten für die geförderte Infrastruktur
- Planungskosten für das Gesamtkonzept
- Kosten die in direktem Zusammenhang mit der Umstellung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge stehen (z.B.: Anpassungen der IT).

Nicht förderbare Kosten sind jedenfalls

- Gemeinkosten
- Garagen, Depots & Werkstätten
- Schulungskosten
- Eigene Personalkosten
- Eigenleistungen
- Verwaltungsverfahrenskosten und Gerichtskosten
- Notariatsgebühren, Steuerberatungs- und sonstige Beratungskosten
- Finanzierungskosten, Geldverkehrs- und Mahnspesen

- Versicherungskosten
- Lizenzgebühren
- Steuern, öffentliche Abgaben und Gebühren
- Kosten für die Mitbenutzung von Infrastruktur
- Kosten für Grunderwerb und Aufschließung
- Kosten für die Einräumung von Servituten oder Leitungsrechten
- Nicht bezahlte Rechnungs-Teilbeträge (z.B. Schadenersatzforderungen, Skonti, Rabatte)
- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrages angefallen sind
- Kosten, die wiederkehrend entstehen und nicht nur einmal anfallen
- Nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten
- Kosten für die Energiegewinnung (Photovoltaik-Anlagen, Elektrolyseanlagen)
- Investitionen in erforderliche Upgrades der übergeordneten Elektrizitätsversorgung, die im Einflussbereich des Netzbetreibers/Elektrizitätsanbieters liegen
- Netzzutritts- und -zugangsggebühren
- Neu errichtete Zuleitungen außerhalb des Eigengrundes
- Reparatur- und Instandhaltungskosten
- Ladestationen, für die ein gesetzlicher oder behördlicher Auftrag zur Errichtung besteht
- **Infrastruktur ohne Anschaffung emissionsfreier Sonderfahrzeuge oder ohne Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge**
- Begleitende Maßnahmen zu Sonderfahrzeugen und Infrastruktur, außer diese stehen in direktem Zusammenhang mit dem Ankauf der Sonderfahrzeuge oder in Zusammenhang mit der Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge.

Es ist davon auszugehen, dass es für die Anschaffung der Infrastruktur und die Anschaffung der emissionsfreien Sonderfahrzeuge jeweils einer eigenen Ausschreibung (bzw. öffentlichen Ausschreibung nach Bundesvergabegesetz) seitens der Förderungsnehmenden bedarf. Das Zusammenspiel zwischen dem Ankauf emissionsfreier Sonderfahrzeuge/Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge und der dazugehörigen Infrastruktur ist im Förderantrag darzustellen.

Der Ankauf emissionsfreier Sonderfahrzeuge sowie die Umrüstung auf emissionsfreie Sonderfahrzeuge, ist auch ohne dazugehörige Lade bzw. Betankungsinfrastruktur förderbar.

9.3 Liste der Sonderfahrzeuge

- Fahrzeuge der Klasse N2- und N3 mit einem emissionsfrei betriebenen Aufbau
- Baustellenkipper
- Abfallsammelfahrzeug
- Mischwagen
- Pumpwagen
- Kranwagen
- Fahrzeuge für Streu- oder Schneeräumarbeiten

- Fahrzeuge für Straßen- und Kanalreinigung
- Feuerwehrfahrzeuge
- Leiterfahrzeuge (sowohl für Feuerwehr- als auch sonstige öffentlich und zivile Nutzung)
- Pannen- und Abschleppfahrzeuge
- Sonstige Sonderfahrzeuge der Klasse N2 und N3 (z.B.: Tankfahrzeug)
- Umrüstung des Antriebsstrangs von Sonderfahrzeugen der Klasse N2 und N3.

9.4 Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO₂ je Liter Diesel

Die CO₂-Emissionen ergeben sich rechnerisch aus dem Kraftstoffverbrauch und dem durchschnittlichen CO₂ Ausstoß je Liter Diesel. Bei den angeführten Kraftstoffverbräuchen handelt es sich um fahrzeugspezifische Durchschnittswerte.

Der reale Kraftstoffverbrauch ergibt sich in Abhängigkeit mehrerer Variablen (z.B. Fahrzeugauslastung, Linientopographie, Fahrweise) und kann von den Durchschnittswerten abweichen.

Die Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO₂ je Liter Dieselmotorkraftstoff beruhen auf einer Expertenschätzung des Umweltbundesamts, 2021, aktualisiert im Juni 2024.

9.5 Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs

Mit der 14. Ausschreibung „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ (ENIN) wird zusätzlich folgendes Ziel verfolgt:

- Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs

Die FFG berücksichtigt seit 2020 sukzessive in Förderformaten und Auswahlverfahren konkrete Fragen und Kriterien, die eine aktive Auseinandersetzung der Antragstellenden mit dem vielschichtigen Thema Nachhaltigkeit fordert. Das Thema Nachhaltigkeit wurde auch in den Bewertungskriterien des vorliegenden Ausschreibungsleitfadens integriert. Die eingereichten Projekte werden danach bewertet, wie sie sich auf die Erreichung ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeitsziele auswirken und wie in der Planung und Umsetzung des Projektes das Thema Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.

Darüber hinaus ist für die Einreichungen eines ENIN Projektes das Sustainable Development Goal (SDG) 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ relevant. Weiterführende Informationen finden Sie auf der [SDG-Seite](#) der FFG.

9.6 Checkliste für Fördernehmende

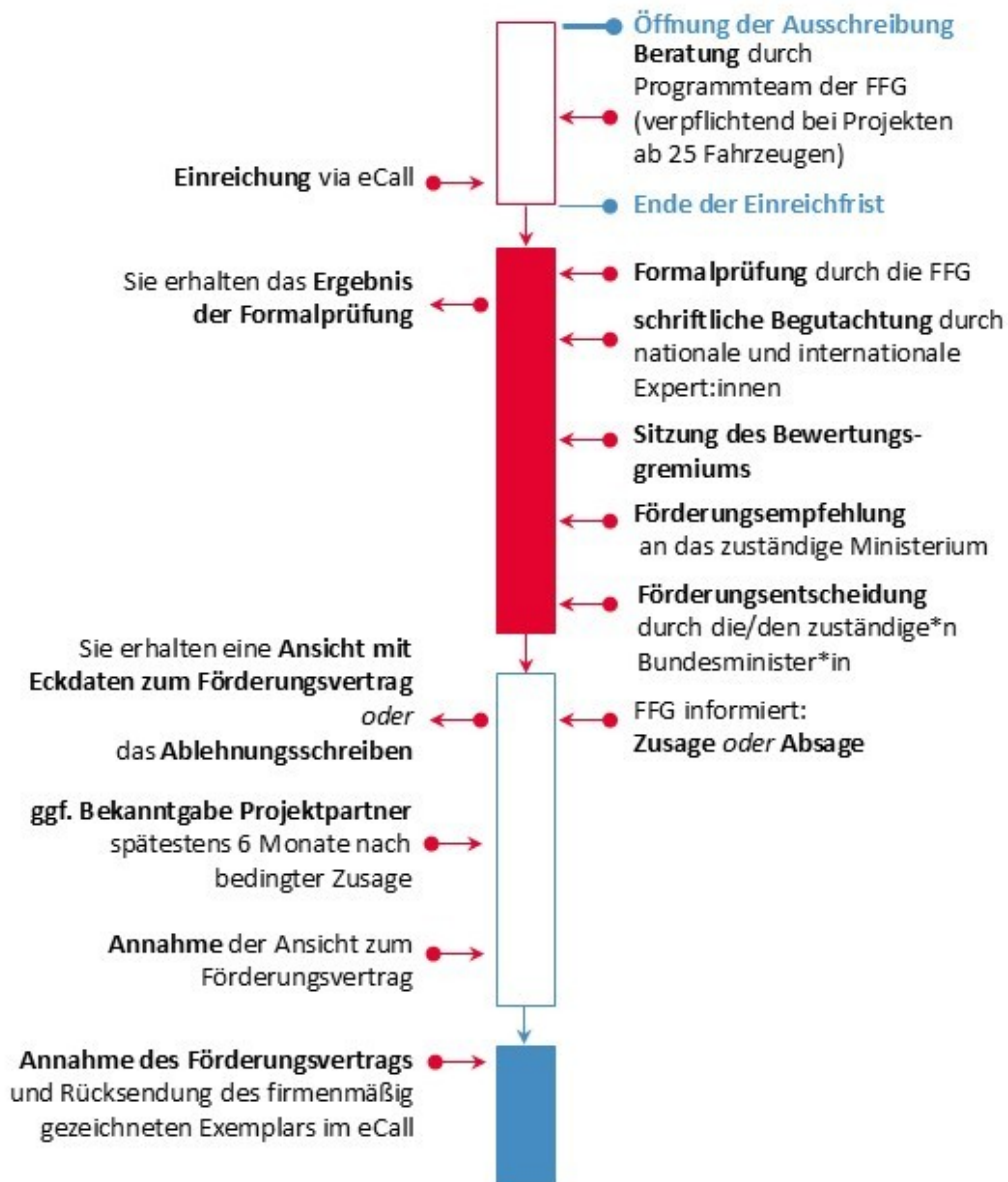
Diese Checkliste unterstützt bei der Antragstellung. Alle Antworten sollten mit „JA“ beantwortet werden können.

Tabelle 13: Checkliste für Fördernehmende

Checkliste für Fördernehmende	JA
Haben Sie sich schon für ein Fahrzeug entschieden? Achtung! Die Fahrzeugkategorie kann nach Einreichung nicht geändert werden.	
Erfolgen die Bestellungen nach Projektstart (im eCall angegebener Projektstart)?	
Wurden vor der Bestellung mehrere Vergleichsangebote eingeholt? Können diese Angebote auf Verlangen vorgezeigt werden?	
Vergabeverfahren: wurde abgeklärt, ob der Fördernehmende dem Vergabeverfahren unterliegt? https://www.ffg.at/recht-finanzen/beschaffungen-und-vergaben	
Fallen alle förderbaren Kosten innerhalb der (im eCall angegebenen) Projektlaufzeit an?	
Werden alle geförderten Objekte (Fahrzeuge und Infrastruktur) vor Projektende beschafft und in Betrieb genommen? Achtung! Mit dem Projektende beginnt die 5-jährige Betriebs- und Behaltspflicht.	
Steht die Finanzierungsform für das Projekt fest?	
Leasing und Mietkauf: fallen die Mehrkosten (Leasingraten, Anzahlung, Sondertilgung) innerhalb der Projektlaufzeit an? Achtung! Mit dem Projektende beginnt die 5-jährige Betriebs- und Behaltspflicht.	
Kreditkauf: ist das Kreditkonto dem Fördernehmenden eindeutig zuordenbar und erfolgt der Eigentumsübergang sofort mit Inbetriebnahme? (In diesem Fall ist der Kreditkauf dem Barkauf gleichgestellt.)	
Die geförderten Fahrzeuge werden nicht weitervermietet oder weiterverleast.	
Werden auf der Bestellung, Kaufvertrag, Rechnung und Zahlung die Projektnummer angegeben oder ein anderer Hinweis auf das Förderprojekt gegeben?	
Bitte halten Sie bei jeder Änderung, voraussichtliche Änderungen zum Antrag oder bei Fragen mit uns über den eCall Kontakt, um Lösungen zu finden.	
Sind alle Kosten, die sie beantragen, förderbar?	
Ist der Antragsteller am Ende der 5-jährigen Betriebs- und Behaltspflicht auch Eigentümer der Fahrzeuge und der Infrastruktur?	

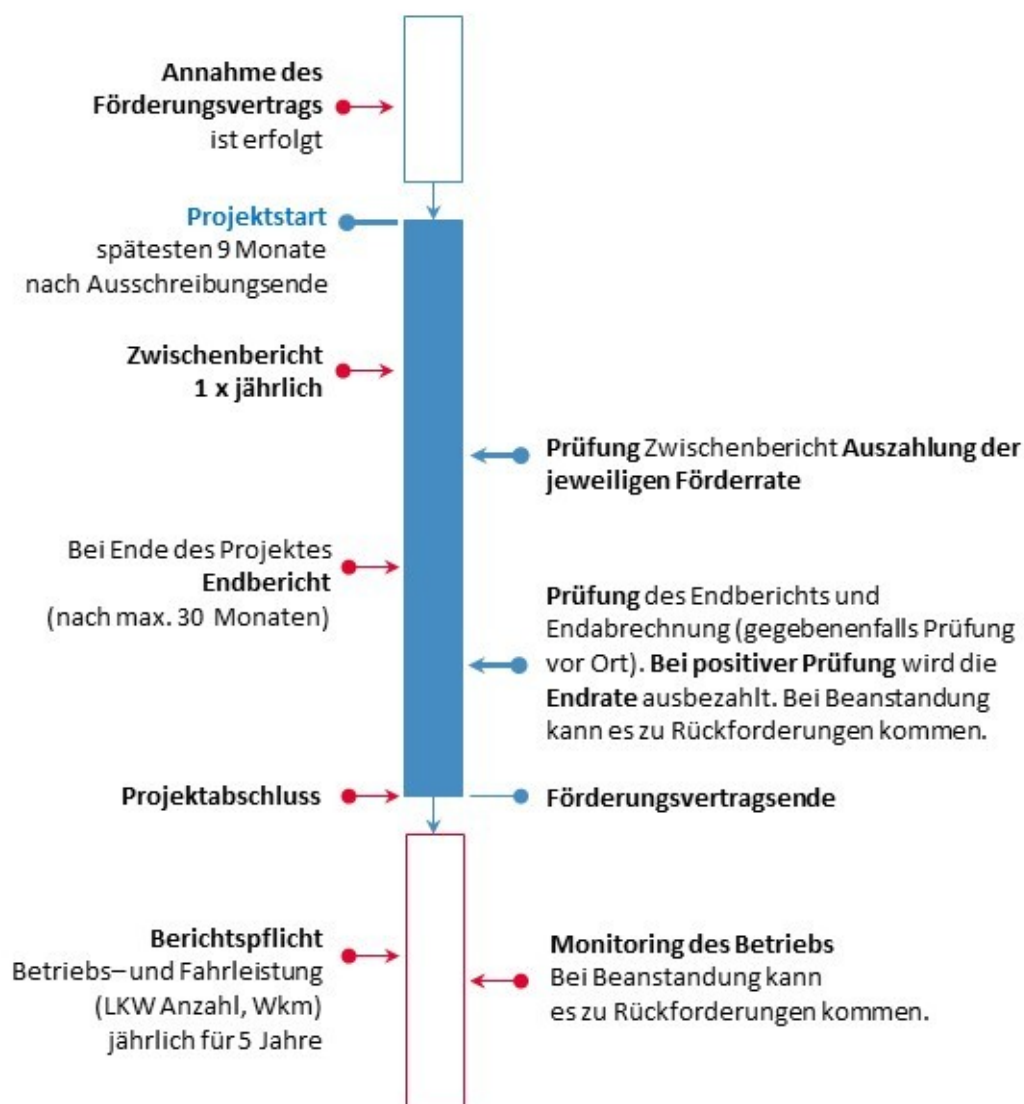
Abbildung 2: Meilensteine der Ausschreibung

Modell mit Gremium und Förderentscheidung ENIN bis Vertrag, September 2022



© FFG | Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft | www.ffg.at

Abbildung 3: Projektlaufzeit und Monitoring



© FFG | Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft | www.ffg.at