



FFG

Forschung wirkt.

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

6. AUSSCHREIBUNG 2024
WIEN, 31. JÄNNER 2024
EINREICHFRIST: 13. MÄRZ 2024, 12:00 UHR

EMISSIONSFREIE NUTZFAHRZEUGE (N1) UND INFRASTRUKTUR

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	Mehrfachförderungen	17
5	DIE EINREICHUNG	18
5.1	Wie verläuft die Einreichung?	18
5.2	In welchen Schwerpunkten kann man einreichen?.....	19
5.3	Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?	19
5.4	Müssen weitere Projekte angegeben werden?	20
5.5	Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?	20
6	DIE BEWERTUNG UND DIE ENTSCHEIDUNG	22
6.1	Was ist die Formalprüfung?	22
6.2	Wie läuft die Bewertung ab?.....	23
6.3	Gesamtbewertung	26
6.4	Wer trifft die Förderungsentscheidung?.....	27
7	DER ABLAUF DER FÖRDERUNG	28
7.1	Wie entsteht der Förderungsvertrag?	28
7.2	Wie werden Auflagen berücksichtigt?.....	28
7.3	Wie werden Förderungsraten ausgezahlt?	28
7.4	Welche Berichte und Abrechnungen sind erforderlich?	29
7.5	Rückforderungsgründe	31
7.6	Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?.....	31
7.7	Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?	31
7.8	Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?	31
7.9	Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?	32
7.10	Monitoring Bericht.....	33
7.11	Öffentlichkeitsarbeit	33

8	RECHTSGRUNDLAGEN	34
8.1	Nationale Rechtsgrundlagen	34
8.2	EU-rechtliche Rechtsgrundlagen	34
9	ANHANG.....	35
9.1	Do No Significant Harm (DNSH)	35
9.2	Spezifische förderbare Kosten.....	37
9.3	Quellen für Kraftstoffverbrauch und CO ₂ je Liter Diesel.....	38
9.4	Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs.....	39

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ausschreibungsübersicht.....	6
Tabelle 2: Kontaktdaten zur Beratung – FFG	7
Tabelle 3: Förderungsquoten.....	15
Tabelle 4: Übersicht über die Ausschreibungsdokumente.....	20
Tabelle 5: Formalprüfungscheckliste	22
Tabelle 6: Bewertungskriterium – Qualität des Vorhabens	23
Tabelle 7: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerber:innen	24
Tabelle 8: Bewertungskriterium – Nutzen und Verwertung.....	24
Tabelle 9: Bewertungskriterium – Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung	25
Tabelle 10: Beurteilungsschema	27
Tabelle 11: Ratenschema.....	29
Tabelle 12: Überblick DNSH Programm ENIN - Auflistung der Umweltziele und erforderlicher Maßnahmen für die Erfüllung der DNSH Kriterien für die relevanten Aktivitäten	36

Änderungen gegenüber Version 1

- Kapitel 1: Anpassung im Vorwort
- Kapitel 2: neue Maximalprojektgröße, Budget, Zeitplan
- Kapitel 3: Anpassungen „Kriterien für Wasserstoff aus erneuerbaren Energien“
- Kapitel 4.1: Anpassung der Erstzulassung von Tageszulassungen
- Kapitel 4.2: Ergänzung Förderbedingungen, Genderneutralitätsanpassungen
- Kapitel 4.6: Anpassung Schwerpunkte, Ergänzung Information „Kombinierter Verkehr“
- Kapitel 4.7: Anpassungen Bestimmungen Projektstart und –ende
- Kapitel 4.8: Anpassung der Bestimmungen bei Mehrfachförderung
- Kapitel 7.4: Ergänzungen bei Anforderung an Berichte und Abrechnungen
- Kapitel 7.11: Anpassungen bei Öffentlichkeitsarbeit

1 VORWORT

Die Bundesregierung hat sich ein klares Ziel gesetzt: Klimaneutralität bis zum Jahr 2040. Die Umsetzung dieses Ziels auf den Verkehrssektor wurde im Mobilitätsmasterplan 2030 beschrieben, welcher für den Güterverkehr einen 100%igen Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Gesamtzulassungen ab dem Jahr 2030 vorsieht (schwere Nutzfahrzeuge > 18 Tonnen ab 2035). Das Sofortprogramm „[Erneuerbare Energie in der Mobilität](#)“ konkretisiert die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplan 2030 für den Straßenverkehr und enthält 41 konkrete Maßnahmen zu dessen Umsetzung. Das Förderprogramm „ENIN - Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ trägt als Maßnahme des Sofortprogrammes wesentlich dazu bei dem Markthochlauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge zu beschleunigen.

Die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der im [Nationalen Energie- und Klimaplan \(NEKP\)](#) genannten Maßnahmen zur „Elektrifizierungsoffensive“ und trägt somit zur Erreichung des NEKP-Ziels „Reduzierung der THG-Emissionen (non ETS) um 36 % gegenüber 2005“ im Sektor Verkehr bei. Die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur findet sich dabei im Investitionsbereich „E-Mobilität (Straße)“ des NEKP wieder.

Mit diesem Leitfaden unterstützt Sie die FFG, wenn Sie ein Projekt zur Anschaffung von emissionsfreien Nutzfahrzeugen bzw. von emissionsfreien Nutzfahrzeugen und der dazugehörigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur, einreichen. Hier erfahren Sie:

- Wie Sie zu einer Förderung kommen
- Welche Konditionen 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) dar. Ergänzende Förderangebote des Klima- und Energiefonds (z.B. „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Gemeinden“) 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 von emissionsfreien Nutzfahrzeugen (N1 bzw. von emissionsfreien Nutzfahrzeugen (N1) und der dazugehörigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur
Im Web	https://www.ffg.at/ENIN/6-Ausschreibung
Mindestprojektgröße	Mindestens 10 Nutzfahrzeuge der Klasse N1 (HZG von bis zu 3500 kg)
Maximalprojektgröße	4,4 Mio. € (entspricht 40 % des Gesamtbudgets)
Förderungsquote	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzfahrzeuge: 80 % der Mehrkosten der Investitionen für die Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge (aufgrund der vorangegangenen Marktanalyse ist in dieser Ausschreibung die Förderquote pauschal mit 36 % der Nettoanschaffungskosten definiert) – Infrastruktur: 40 % (60 % bei kombiniertem Verkehr) der beihilfefähigen Investitionskosten
max. Projektdauer	max. 30 Monate
Förderungswerber:innen	Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand
Förderbare Kosten	Förderbar sind Kosten, die mit der Umstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge der Klasse N1 und deren Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur in direktem Zusammenhang stehen.
Budget gesamt	11 Mio. Euro
Geldgeber	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Einreichfrist	13.03.2024
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 Rauch ENIN Projektbetreuung	Telefon: 057755-5093 E-Mail: sonja.rauch@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 13.03.2024, 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: 13. März 2024, 12:00 Uhr
 Formalprüfung: März 2024
 Evaluierung: April 2024
 Förderentscheidung: ab Juni 2024

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 Nutzfahrzeugen der Klasse N1 inklusive Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur.

Klasse N1 Fahrzeuge sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 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 Nutzfahrzeuge im Allgemeinen

Es ist zu beachten, dass die geförderten Investitionen in 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 Förderungsnehmer:innen, 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 Nutzfahrzeuge 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 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 Nutzfahrzeugflotten auf emissionsfreien Antrieb und die zugehörige Infrastruktur. Die Förderung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 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. Die Mindestgröße eines ENIN Projektes sind mindestens 10 Nutzfahrzeuge der Klasse N1. Die Maximalprojektgröße beträgt 4,4 Mio. € Förderung.

Umstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge

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

Gefördert werden folgende Gegenstände:

- **Batterie-elektrische Nutzfahrzeuge der Klasse N1**, die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch angetrieben werden
- **Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (FCEV) der Klasse N1**, die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug angetrieben werden
- **Nutzfahrzeuge, 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).

Errichtung der notwendigen Infrastruktur

Gefördert wird 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 Dritteleistungen (extern zugekaufter Support z.B.: technische Gutachten, Beratungsleistungen, Planung Gesamtkonzeption, Begleitung der Umsetzung, etc.).

4.2 Besondere Förderbedingungen

Förderfähig ist die Anschaffung von emissionsfreien Nutzfahrzeugen sofern

- die ausschließliche Nutzung erneuerbarer Energiequellen im Sinne der RED II Richtlinie für den Antrieb sichergestellt wird und
- entweder die Fahrzeugzulassung in Österreich erfolgt oder die Nutzfahrzeuge ausschließlich in Österreich im Werkverkehr eingesetzt werden
- geförderte Fahrzeuge während der Betriebs- und Haltepflicht nicht weiter verleast oder vermietet werden
- Die Fahrzeuge nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt sind.

Förderfähig ist die Errichtung der notwendigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeugflotten, sofern

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

Steht die Lade- oder Tankinfrastruktur anderen Nutzer: innen als den Beihilfeempfänger: innen 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 Nutzer: innen einen diskriminierungsfreien Zugang ermöglicht, auch in Bezug auf Tarife, Authentifizierungs- und Zahlungsmethoden und sonstige Nutzungsbedingungen. Die Gebühren, die anderen Nutzer: innen als den Beihilfeempfänger: innen 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 Förderungsnehmer:innen anzustreben. Fördergeberseitige Auflagen zur Nutzung der Infrastrukturen sind, soweit es sich um Infrastrukturen auf dem Betriebsgelände der Förderungsnehmer:innen 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/der „Hauptnutzer:in“ 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 der AGVO erfüllt werden. Wenn die operativen Verfahren es gestatten, kann die geförderte Infrastruktur für Lade- bzw. Betankungsstationen auch von anderen Fahrzeugtypen genutzt werden und der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. 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 ab dem 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 (RVS) für den Straßenbau 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 Tank- und Ladeinfrastruktur muss vor Antragstellung und mit Antragseinreichung eine Standortfestlegung durch den Antragstellenden erfolgen
- Die geförderte Tank- und Ladeinfrastruktur muss dem Stand der Technik, dem Mess- und Eichrecht und den einschlägigen rechtlichen Anforderungen entsprechen.

Nicht förderfähig sind Vorhaben zur Errichtung von Infrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeugflotten, sofern

- Infrastruktureinrichtungen ohne die zugehörige Beschaffung von Fahrzeugen zur Einreichung gelangen.

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 Nutzfahrzeuge betreiben, förderbar.

Darüber hinaus sind Unternehmen in Konsortien antragsberechtigt, die für die Errichtung und den Betrieb der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur erforderlich sind.

Besondere Bestimmungen bezüglich Konsortien sind im Kapitel 5.2 Schwerpunkte näher beschrieben.

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
- Verbundene Unternehmen (zum Beispiel Mutter- und Tochterunternehmen) werden als ein Unternehmen gewertet bzw. als Konsortialpartner:innen behandelt
- 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 Konsortialvorhaben förderbar, sofern die einzelnen Konsortialpartner:innen sämtliche unter Kapitel 4.3 angeführten Anforderungen erfüllen. Besondere Bestimmungen bezüglich Konsortien sind im Kapitel 5.2 Schwerpunkte näher beschrieben.

Konsortialvorhaben sind Vorhaben, die von mehreren Förderungswerber:innen (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 Förderungswerber:innen 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
- Koordinierung der Berichtslegung und Abrechnungen der Konsortialpartner:innen.

In der Konsortialführung verpflichten Sie sich, dass:

- Sie Förderungsmittel alleine verwalten und verteilen
- Sie Änderungen rechtzeitig kommunizieren
- Sie entsprechend dem Förderungsvertrag abrechnen und berichten.

Zudem bestätigt die Konsortialführung, dass:

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

4.6 Wie hoch ist die Förderung?

Die Förderung erfolgt in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen. Generell beträgt die Förderungsquote für die Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge 80 % der Mehrkosten der Investitionen bzw. – Investitionsausgaben. In dieser Ausschreibung ist aufgrund der vorangegangenen Marktanalyse die Förderungsquote pauschal mit 36 % der Nettoanschaffungskosten festgelegt. Für die Infrastruktur beträgt die Förderungsquote 40 %. Für verkehrlich besonders unterstützenswerte Projekte mit Bezug zu **kombiniertem Verkehr**, kann die 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 Nutzfahrzeuge nicht übersteigt.

Tabelle 3: Förderungsquoten

Investitionsgut	Förderungsquote
Emissionsfreie Nutzfahrzeugflotten (mindestens 10 Nutzfahrzeuge der Klasse N1) Maximalprojektgröße 4,4 Mio. € Förderung	80 % der Mehrkosten der Investitionen für die Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge (aufgrund der vorangegangenen Marktanalyse ist in dieser Ausschreibung die Förderquote pauschal mit 36 % der Nettoanschaffungskosten definiert)
Errichtung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeuge	40 % (60 % im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs) der beihilfefähigen Investitionskosten

4.7 Welche Kosten sind förderbar?

Es werden nur Kosten anerkannt, die in die förderbaren Kostenkategorien fallen, nachweislich nach Einreichung des Vorhabens angefallen sind und nach dem vertraglich festgelegten Projektbeginn entstanden sind.

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 Kaufvertrags, Rahmenvereinbarungsabruf) oder eine andere rechtliche Verpflichtung, welche die Investition unumkehrbar macht, eingegangen wurde. Die gesamte Fahrleistung (Wagenkilometer - Wkm) der angeschafften Nutzfahrzeuge ist anrechenbar. Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind (z.B. 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 Förderungsansuchens und ist im eCall anzugeben. Spätestens 9 Monate nach Ausschreibungsende (also am 13.12.2024) der jeweiligen Ausschreibung muss das Projekt starten. Der maximale Förderungszeitraum beträgt 30 Monate.

Grundsätzlich gilt für förderbare Kosten:

- sie fallen während des Förderungszeitraums an
- sie entsprechen dem Förderungsvertrag
- sie können mit Kostenbelegen nachgewiesen werden.

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

- für emissionsfreie Nutzfahrzeuge (N1):
 - Die Förderungsquote beträgt für die Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge 80 % der Mehrkosten der Investitionen bzw. – Investitionsausgaben. In dieser Ausschreibung ist aufgrund der vorangegangenen Marktanalyse die Förderungsquote pauschal mit 36 % der Nettoanschaffungskosten festgelegt.
- 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.

Vorgaben bei der Finanzierung mit Leasing:

Die Art der Finanzierung der Investitionen ist bei der Feststellung der förderbaren Kosten unerheblich. Im Fall von Leasing werden die Mehrkosten ebenfalls auf Basis der **Anschaffungskosten** des Fahrzeuges errechnet. Diese beinhalten **keine Verzinsung und Gebühren**. Die Anschaffungskosten müssen mit jenem Betrag übereinstimmen, der bei einem gleichzeitig erfolgten sofortigen Kauf des Fahrzeuges anfallen würde. Auf Basis der Anschaffungskosten werden die Mehrkosten für die Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und die daraus resultierende Förderung (80 % der Mehrkosten, in dieser Ausschreibung pauschal 36 % der Nettoanschaffungskosten) für das Fahrzeug berechnet.

Leasingvarianten, bei denen das Investitionsgut in das wirtschaftliche Eigentum der Leasingnehmerin/des Leasingnehmers übergeht, sind möglich, sofern nachfolgend angeführte Kriterien erfüllt sind:

- Der Leasingvertrag muss im Zuge des 1. Zwischenberichts vorgelegt werden
- Im Rahmen der Berichtsprüfung wird kontrolliert, ob der Eigentumsübertrag im Leasingvertrag enthalten ist, denn der Eigentumsübergang muss im Leasingvertrag jedenfalls festgeschrieben sein

- Die Leasingnehmerin/der Leasingnehmer muss während der Betriebs- und Behaltspflicht von 5 Jahren Eigentum am Leasinggut erwerben (Vollamortisationsleasing). Daher muss der Leasingvertrag spätestens vor dem Auslaufen der Betriebs- und Behaltspflicht enden
- Der Anschaffungswert ohne Finanzierungskosten ist die Basis für die Berechnung der Mehrkosten (in dieser Ausschreibung pauschal 36 % der Nettoanschaffungskosten)
- Ausschließlich Anzahlungen und Leasingraten, die während der Projektlaufzeit angefallen sind, sind förderbar
- Um die volle Förderung zu erhalten, müssen zumindest die Mehrkosten (in dieser Ausschreibung 36 % der Nettoanschaffungskosten) der Investition durch Anzahlungen und Leasingraten während der Projektlaufzeit nachgewiesen werden
- Geleaste oder gemietete (Mietkauf) Nutzfahrzeuge dürfen nur von den Förderungsnehmer:innen (Leasingnehmer:innen) 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.

4.8 Mehrfachförderungen

Die mehrmalige Anerkennung von bereits geförderten Kosten oder Kostenteilen ist nicht zulässig. 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 wird eine Abfrage in der Transparenzdatenbank durchgeführt.

5 DIE EINREICHUNG

5.1 Wie verläuft die Einreichung?

Die Einreichung ist nur elektronisch und vor Ablauf der **Einreichfrist am 13. März 2024, 12:00 Uhr**, via **eCall** möglich.

Wir empfehlen ein Beratungsgespräch für den Schwerpunkt 2 (ab 26 Fahrzeuge). Die zugehörige **Projektskizze** (zum Herunterladen auf der [ENIN Homepage](#)) ist **drei Werktage vor dem Beratungstermin** an enin@ffg.at zu senden.

[FAQs](#) auf der ENIN Homepage dienen zur Klärung von offenen Fragen bezüglich der Einreichung. Für weitere Fragen steht das ENIN Team gerne zur Verfügung.

Bei Konsortien (ab 10 Fahrzeugen möglich) kann das Förderungsansuchen nur eingereicht werden, wenn alle Partner:innen zuvor ihre Partneranträge im eCall vollständig ausgefüllt und eingereicht haben!

Einreichung des Förderantrages im e-Call - Wie funktioniert es?

- Das Förderungsansuchen wird online eingegeben
 - Projektdaten
 - Anzahl der Nutzfahrzeuge, geplante Fahrleistung (Wkm)
 - Projektleitung
 - Bestätigungen
 - Bankverbindung
 - Anreizwirkung
 - Inhaltliche Beschreibung
 - Gesamtkonzept
 - Gesellschaftlicher Nutzen
 - Technische Beschreibung
 - 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 eingereicht haben!
- Nach erfolgreicher Einreichung wird automatisch eine Einreichbestätigung per E-Mail versendet
- Nicht erforderlich: Zusätzliche Einreichung per Post.

Nicht möglich:

- Das Nachreichen oder Ergänzen von einzelnen Teilen des Antrags
- Das Bearbeiten des Förderungsansuchens, nachdem es abgeschickt wurde.

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, das Förderungsansuchen aus formalen Gründen abzulehnen.

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

5.2 In welchen Schwerpunkten kann man einreichen?

Es können Projekte in folgenden zwei Schwerpunkten eingereicht werden:

- **Schwerpunkt 1:**
 - **10 bis 25 Nutzfahrzeuge:** Es sind sowohl **Einzel-**, als auch **Konsortialprojekte** möglich.
- **Schwerpunkt 2:**
 - **ab 26 Nutzfahrzeuge:** Es sind sowohl **Einzel-**, als auch **Konsortialprojekte** möglich.

5.3 Welche Dokumente sind für die Einreichung erforderlich?

Die Einreichung ist ausschließlich elektronisch via [eCall](#) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen.

Die Einreichung 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.

Anlagen zum elektronischen Antrag

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

Nachfolgende Tabelle listet alle erforderlichen Dokumente für die Einreichung auf.

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).

5.4 Müssen weitere Projekte angegeben werden?

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

5.5 Wie dürfen vertrauliche Projektdaten verwendet werden?

Die FFG verarbeitet personenbezogene Daten der Förderungswerber:innen, 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
- Es werden ebenfalls Daten zwecks Erfüllung von Nachweispflichten gemäß Artikel 22 Verordnung (EU) 2021/241 im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfähigkeit an Organe der EU und an den Bund übermittelt.

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 das Förderungsansuchen auf formale Richtigkeit und Vollständigkeit überprüft.

Das Ergebnis der Formalprüfung kommuniziert die FFG **innerhalb von 4 Wochen nach der Einreichfrist** via eCall Nachricht:

- Bei nicht erfüllten Formalvoraussetzungen und nicht behebbaren Mängeln scheidet das Förderungsansuchen aus dem Verfahren aus
- Behebbarer Mängel können Sie in einer angemessenen Frist beheben.

Wenn sich nach der Formalprüfung noch unkorrekte Angaben herausstellen, kann das Förderungsansuchen auch noch später aus dem Verfahren ausscheiden.

Die Checkliste Formalprüfung finden Sie nachfolgend.

Tabelle 5: Formalprüfungcheckliste

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>Ja</i>	Ablehnung aus formalen Gründen

6.2 Wie läuft die Bewertung ab?

Jedes Förderungsansuchen wird anhand folgender 4 Bewertungskriterien beurteilt:

1. Qualität des Förderungsansuchens (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 Förderungsansuchens in Bezug auf die Ausschreibung (quantitative Bewertung der Projektziele wie Anzahl der Nutzfahrzeuge, Fördereffizienz der Fahrleistung, Fördereffizienz der Treibhausgasminderung).

Die Tabellen zeigen die relevanten Subkriterien. Bei der Bewertung der Vorhaben werden in jedem Kriterium Punkte vergeben. Erreichen Projekte in einem Kriterium den angegebenen Schwellenwert nicht, werden sie abgelehnt. Abgelehnt werden auch jene Projekte, die mit null Punkten in einem Subkriterium des 4. Hauptkriteriums – „Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung“ bewertet wurden.

Bewertungskriterien

Table 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. Qualität		Schwelle 15, max. Punkte 25
1.3 Nachhaltigkeit:		
<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“. 	5	

Tabelle 7: Bewertungskriterium – Eignung der Förderungswerber:innen

2. Eignung der Förderungswerber:innen		Schwelle 3, max. Punkte 5
2.1. Kompetenzen und Ressourcen:		
<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
3.1. Wirtschaftlichkeit:		
<p>Darstellung der Alternativen mit nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (LCC-Berechnung).</p>	20	
3.2. Gesellschaftlicher Nutzen:		
<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 (Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) über die 5-jährige Behaltspflicht bezogen auf die Anzahl der Wagenkilometer [Fördereuro je Wkm] – Fördereffizienz Treibhausgasminderung: Gesamtförderung (Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) je eingesparter Tonne CO₂ über die 5-jährige 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 Förderungsansuchen erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens.

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

Unter Berücksichtigung der schriftlichen Gutachten spricht das eingerichtete Bewertungsgremium eine Förderungsempfehlung aus.

Die Durchführung des Vorhabens muss, unter Berücksichtigung der Förderung aus Bundesmitteln, finanziell gesichert erscheinen. Die Förderungswerber:innen haben dies durch geeignete Unterlagen, insbesondere durch einen Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan nachzuweisen. Die geplante Restfinanzierung des Projekts ist in der inhaltlichen Beschreibung darzustellen. Die Abwicklungsstelle überprüft bei Gewährung der Förderung, die zugleich als „staatliche Beihilfen“ i.S.d. EU Beihilferechts anzusehen sind, ob die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Förderungsnehmer:innen 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.

Im Zuge der Bewertung können Empfehlungen und Auflagen formuliert werden. Empfehlungen sind unverbindliche Hinweise und Einschätzungen des Bewertungsgremiums, die dem Konsortium bei der Umsetzung des Vorhabens helfen sollen.

Auflagen sind verbindlich – siehe Kapitel 7.2.

6.3 Gesamtbewertung

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

Die Gesamtbewertung eines Förderungsantrages wird auf der Grundlage der in Tabelle 6 bis Tabelle 9 beschriebenen qualitativen und quantitativen Beurteilungskriterien im Rahmen von Jurysitzungen durchgeführt. 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 9.3.

Eingereichte Vorhaben müssen in jedem einzelnen Hauptkriterium und insgesamt **mindestens den Schwellenwert von 60 %** der möglichen Punkte erreichen, um förderwürdig zu sein.

Die Erfüllung der Subkriterien wird nach dem folgenden Schema von den unabhängigen Mitgliedern des Bewertungsgremiums beurteilt:

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?

Die zuständige Bundesministerin trifft die Förderungsentscheidung auf Basis der Förderungsempfehlung des Bewertungsgremiums.

7 DER ABLAUF DER FÖRDERUNG

7.1 Wie entsteht der Förderungsvertrag?

Im Falle einer positiven Förderungsentscheidung kommuniziert die FFG den Förderungswerbenden ein Dokument bzw. 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).

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

7.2 Wie werden Auflagen berücksichtigt?

Im Zuge der Begutachtung können Auflagen formuliert werden.

Zwei Arten von Auflagen sind möglich:

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

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 Legung 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 Prüfung der Zwischenberichte und Zwischenabrechnung
- Wo nötig: nach Erfüllung weiterer Auflagen

Lassen die Zwischenberichte auf Verzögerungen im Projektfortschritt schließen bzw. liegen die Kosten unter Plan, so kann eine reduzierte Rate angewiesen werden.

Wenn Förderungsmittel während der Laufzeit des Projektes fließen, bedeutet dies noch keine Kostenanerkennung.

Tabelle 11: Ratenschema

Berichtsanzahl und Raten	0 bis 18 Monate Projektlaufzeit	19 bis 28 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 mit Zwischenabrechnung sind via Berichtsfunktion des eCall-Systems vorzulegen
- Bei Projektende sind ein fachlicher Endbericht, eine Endabrechnung und die Verwendungsnachweise ebenfalls via Berichtsfunktion des eCall-Systems zu legen
- Bei Projektabbruch während der Projektlaufzeit liefert das Konsortium einen Sachbericht und eine Endabrechnung ab. Falls die bereits ausbezahlte Förderung die anerkeennbaren Kosten übersteigt, kann die FFG Beträge rückfordern
- Etwaige Änderungen in Leasingverträgen müssen im Zuge der Berichtslegung von den Förderungsnehmer:innen bekannt gegeben werden.
- Die Förderungsnehmerin/der Förderungsnehmer hat 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:

Es erfolgt eine dokumentierte Überprüfung von Verwendungsnachweisen, die von allen Konsortialpartner:innen bereitzustellen sind. **Leasingverträge, aus denen der Anschaffungspreis des Fahrzeugs/der Fahrzeuge hervorgeht, Abnahmeprotokolle von e-Ladestationen bzw. von Wasserstofftankstellen und eine Bestätigung des Strombezugs sind jedenfalls vorzulegen.** Konkret sind dies im Rahmen des gegenständlichen Förderprogrammes:

- Für die **Dokumentation der Kosten im eCall** sind Dokumente hochzuladen und entsprechende Informationen einzutragen:
 - Bestellung: Eingabe Datum und Lieferant, Anschaffungskosten, Anzahl der Nutzfahrzeuge
 - Lieferschein: Eingabe Datum
 - **Im Fall von Leasing zusätzlich:** Leasingvertrag, Leasinggeber, Anschaffungskosten (ohne Verzinsung), Laufzeit
 - Erfassung der Nutzfahrzeuge 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** des Projektes zur Veröffentlichung auf [ENIN Erfolgsprojekte](#) zu übermitteln.

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

Für die Zwischen- und Endberichte ist die Berichtsmaske im eCall zu verwenden. Mit den Zwischen- und Endberichten sind das **Abnahmeprotokoll** und **die Bestätigung des Strombezuges** im eCall hochzuladen.

Darüber hinaus gilt, dass Förderungsnehmer:innen, 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.

Es besteht die Möglichkeit, dass öffentliche Stellen/Auftraggeber über die Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) die Fahrzeuge beschaffen, dadurch entfällt eine eventuell bestehende Verpflichtung einer öffentlichen Ausschreibung, siehe FAQs auf der [ENIN Homepage](#).

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
- Erbringung der in Aussicht gestellten Wagenkilometer-Leistung mit Ende der Betriebs- und Behaltspflicht
- Bezug von Energie aus ausschließlich erneuerbaren Energiequellen
- Erwerb des Eigentums bei Leasing (Vollamortisationsleasing).

7.6 Wie läuft die Prüfung vor Ort ab?

Zusätzlich zu den Berichten findet gegebenenfalls während oder nach Ende der Projektlaufzeit eine Prüfung vor Ort durch die FFG statt.

Die Originalbelege und die dazugehörige Dokumentation des Zahlungsflusses sind für Prüfungen der FFG bereit zu stellen. Die Prüfungen der FFG werden rechtzeitig angekündigt und eine Liste der erforderlichen Unterlagen bekannt gegeben.

7.7 Wie sollen Projektänderungen kommuniziert werden?

Vertragliche Veränderungen zu Projektinhalt, Konsortialpartner:innen, Kosten, Terminen oder Förderungszeitraum müssen begründet und beantragt werden:

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

Senden Sie die dazugehörigen Unterlagen als Upload der eCall-Nachricht. Alle Veränderungen von Vertragsparametern brauchen eine FFG-Genehmigung.

Kommunizieren Sie unmittelbar bei:

- Wesentlichen Projektänderungen
- Änderungen bei Konsortialpartner:innen wie neue Eigentumsverhältnisse oder Insolvenzverfahren.

Teilen Sie folgende Änderungen im **Zwischen- oder Endbericht** mit:

- Kostenumschichtungen innerhalb der Kostenkategorien
- Kostenumschichtungen zwischen den Konsortialpartner:innen.

7.8 Kann der Förderungszeitraum verlängert werden?

Eine Überschreitung der Projektlaufzeit ist nur dann möglich, wenn ein Antrag auf Projektzeitverlängerung an die FFG gestellt wurde und diese feststellt, dass der bewilligte Förderungszweck aufrecht erhalten bleibt. Damit ist eine kostenneutrale Verlängerung der Projektlaufzeit möglich. Sonstige Verlängerungen bedürfen eines gesonderten Förderungsansuchens. Es gilt jedenfalls, dass sämtliche ENIN-Projekte innerhalb von 30 Monaten den Endbericht eingereicht haben müssen.

7.9 Was passiert nach dem Ende der Projektlaufzeit?

Nach Ende der Projektlaufzeit liefert das Konsortium einen Endbericht und eine Endabrechnung ab. 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.

Zu den Förderungsmitteln:

Wenn die ursprünglich geplanten Kosten erreicht werden, wird die festgelegte letzte Rate überwiesen. Bei Kostenunterdeckung werden die Förderungsmittel anteilig gekürzt. Förderungsmittel werden auch gekürzt, wenn inhaltliche, formale oder rechtliche Gründe dafürsprechen.

Betriebspflicht, Behaltepflicht

Die Förderungswerber:innen 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 Betriebspflicht 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 veräußert oder sonst für Zwecke außerhalb einer Betriebsstätte in Österreich verwendet werden.

Die Betriebspflicht für Gegenstände (Fahrzeuge) wird nicht verletzt, wenn eine Genehmigung des Förderungsgebers für die Veräußerung zu förderungskonformer Verwendung in Österreich vorliegt.

Für geförderte Gegenstände (Fahrzeuge) sind der FFG von den Förderungsnehmer:innen in den 5 Jahren der Betriebspflicht jährlich entsprechende Bestätigungen der Erfüllung der Betriebspflicht (je Fahrzeug erbrachte Wkm) zu übermitteln (**jährlicher Monitoring Bericht**).

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

7.10 Monitoring Bericht

Das Monitoring wird auf Projektebene durchgeführt und soll die Betriebspflicht der emissionsfreien Nutzfahrzeuge und Infrastruktur und das Erreichen der geschätzten Fahrleistung sicherstellen. Das Monitoring beginnt mit der Inbetriebnahme (Datum des Zulassungsscheins/der Inbetriebnahme-Bestätigung) der emissionsfreien Nutzfahrzeuge bzw. der Inbetriebnahme (Fertigstellungsanzeige) der Infrastruktur.

Aufgrund der zeitlichen Abfolge der ENIN Förderung und um eine einheitliche Abwicklung zu erreichen, wird festgelegt, dass nach Projektende (Ende des Endberichtszeitraums) zumindest fünf Jahre lang 1x im Jahr Monitoring Berichte und ein Monitoring Endbericht gelegt werden müssen. Der erste Monitoring Bericht ist gleichzeitig mit der Legung des ersten Zwischenberichts fällig (außer wenn noch kein Fahrzeug angeschafft wurde und der Zwischenbericht keine Kosten enthält). Die Monitoring Daten werden zusammen mit dem Zwischenbericht bzw. Endbericht geprüft.

Spätestens im Monitoring Endbericht ist auch der Eigentumsübertrag im Falle eines Leasings zu bestätigen.

Die technische Umsetzung von Erfassung und Speicherung der Monitoringdaten erfolgt im eCall der FFG.

7.11 Öffentlichkeitsarbeit

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

8 RECHTSGRUNDLAGEN

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

Beihilferechtliche Grundlage ist die Freistellung der gegenständlichen Beihilferegulung 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 **Verordnung zur Einrichtung einer** Aufbau- und Resilienzfazilität sieht vor, dass keine in einem [Aufbau- und Resilienzplan](#) enthaltene Maßnahme zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Umweltziele im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung führen darf. Gemäß der Verordnung über die Aufbau- und Resilienzfazilität sollte bei der Bewertung der Aufbau- und Resilienzpläne sichergestellt werden, dass jede einzelne Maßnahme (d. h. jede Reform und jede Investition) im betreffenden Plan mit dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ (DNSH) im Einklang steht.

Die geförderten Investitionen in ENIN sollten den Grundsätzen der „[Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen](#)“ (DNSH) entsprechen. Im Rahmen der Antragstellung im FFG eCall bestätigen die Förderungsnehmer:innen, 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 (ENIN - Nutzfahrzeuge) sind für die Erfüllung der DNSH Kriterien zumindest die technischen Bewertungskriterien zu beachten, die im Punkt „6.5. Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ 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 Nutzfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr sind:

für E – Ladestellen:

- Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für die emissionsfreien Nutzfahrzeuge sowie für speziellen Fahrzeuge erforderlich. 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 zusätzlichen Batteriespeicher
- Erforderliche Leitungen und Infrastruktur für den Netzanschluss
- Oberleitungsinfrastruktur für emissionsfreie Nutzfahrzeuge.

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 Nutzfahrzeuge stehen (z.B.: Anpassungen der IT).

Nicht förderbare Kosten für Infrastruktur sind:

- 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 ist nicht ohne Anschaffung emissionsfreier Nutzfahrzeuge förderbar
- Begleitende Maßnahmen zu Nutzfahrzeugen und Infrastruktur werden nicht gefördert, außer diese stehen in direktem Zusammenhang mit dem Ankauf der Nutzfahrzeuge.

Es ist davon auszugehen, dass es für die Anschaffung der Infrastruktur und die Anschaffung der emissionsfreien Nutzfahrzeuge jeweils einer eigenen Ausschreibung seitens der Förderungsnehmer:innen bedarf. Das Zusammenspiel zwischen dem Ankauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge und der dazugehörigen Infrastruktur ist im Förderantrag darzustellen. Der Ankauf emissionsfreier Nutzfahrzeuge ist auch ohne dazugehöriger Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur förderbar.

9.3 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, Topographie, Fahrweise) und kann von den Durchschnittswerten abweichen.

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

9.4 Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung/Zukunft Österreichs

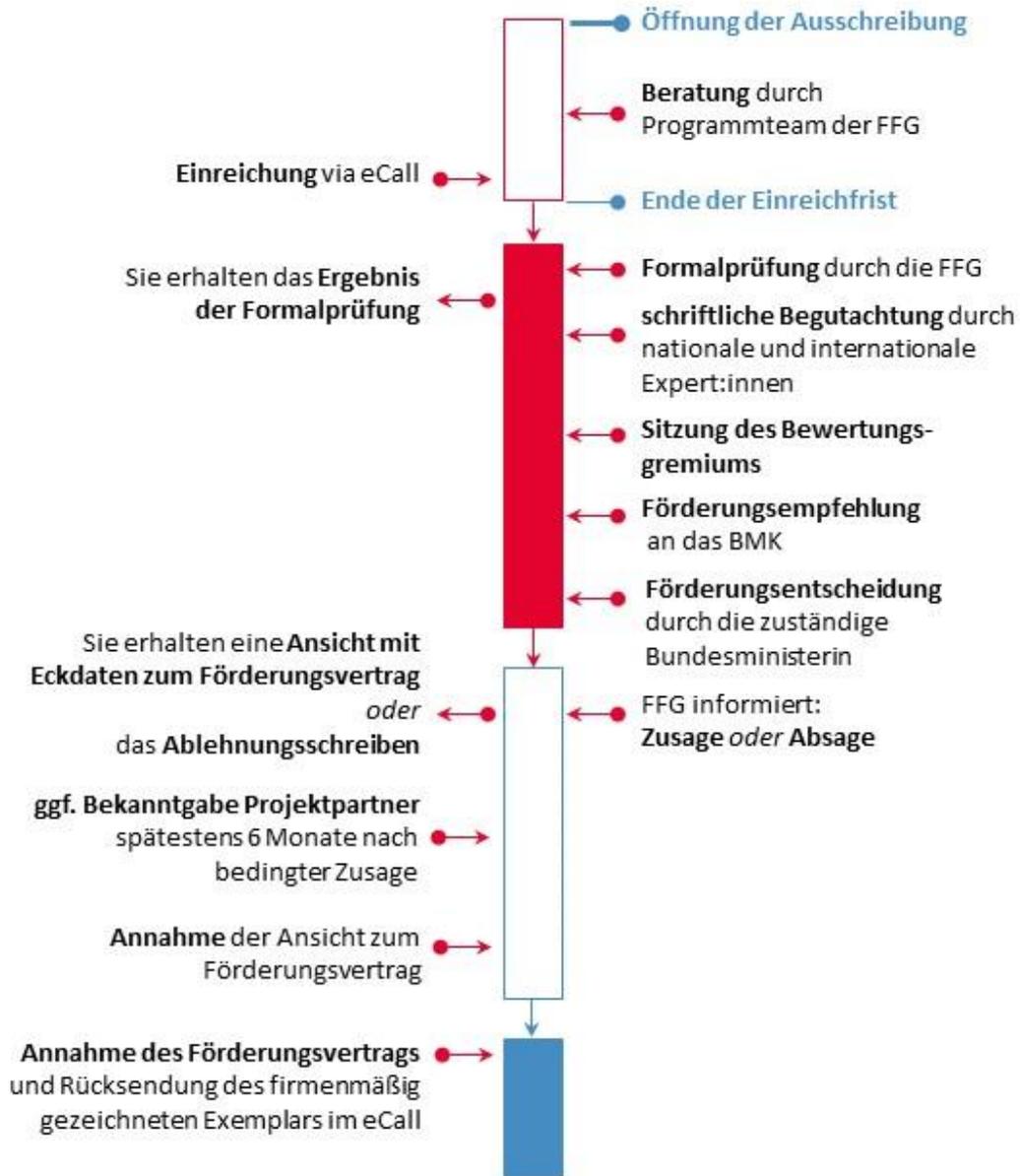
Mit der 6. Ausschreibung Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN) wird zusätzlich folgendes Ziel verfolgt:

- 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.

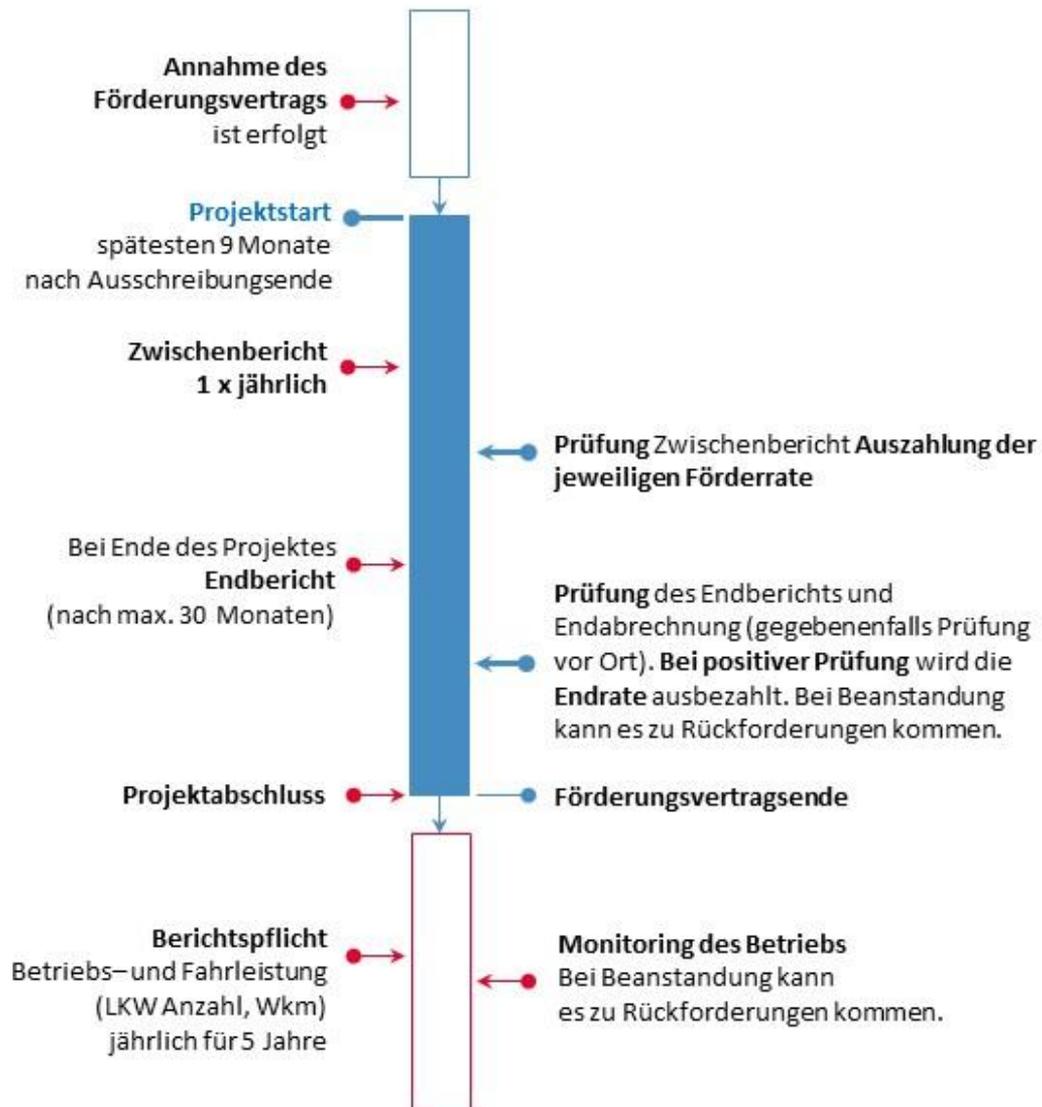
Darüber hinaus ist für die Einreichungen eines ENIN Projektes das Sustainable Development Goal (SDG) 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ relevant. Weiterführende Informationen finden Sie auf der [SDG-Seite](#) der FFG.

Abbildung 1: Meilensteine der Ausschreibung



© FFG | Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft | www.ffg.at

Abbildung 2: Projektlaufzeit und Monitoring



© FFG | Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft | www.ffg.at