

## Klimaaktiv mobil

### Informationsblatt Förderungsberechnung

1. Einleitung	2
2. Grundbegriffe	2
2.1. Förderungsfähige Kosten	2
2.2. Förderungsfähige Investitionsmehrkosten	2
2.3. Förderungssatz	3
2.4. Förderungsbarwert	3
3. Beihilfenrechtliche Grundlagen	3
4. Förderungsermittlung für „De-minimis“-Förderungen	4
5. Förderungsermittlung nach AGVO	7
5.1. Zuschläge zum Förderungssatz	8
5.2. Zuschläge zum maximalen Förderungssatz	8
6. Weitere Förderungsbestimmungen	9
6.1. Berechnung der Emissionseinsparung	9
6.2. Förderungsbegrenzungen	10
6.3. Amortisationszeit	10
6.4. Begrenzungen auf betriebliche Maßnahmen	10
7. Förderungsfähige Kosten und Anlagen(teile)	11
Kontakt	12

## 1. Einleitung

Das Förderungsprogramm klimaaktiv mobil ist ein Förderungsinstrument des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), welches budgetär vom Klima- und Energiefonds und der Umweltförderung im Inland unterstützt wird. Mit Hilfe von Investitionszuschüssen soll ein Anreiz zur Umsetzung von Investitionsmaßnahmen im Mobilitätsbereich geschaffen werden,

- für die kein behördlicher oder gesetzlicher Auftrag existiert
- die einen positiven Umwelteffekt auslösen und
- die aufgrund einer zu langen Amortisationszeit einen Anreiz zur Umsetzung benötigen.

Zweck der Förderung ist die Erzielung von Umwelteffekten, wie die Reduktion von Treibhausgasen v.a. CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Vermeidung oder Verringerung von Luftschadstoffen wie Staub und NO<sub>x</sub>.

Die **Höhe der Förderung** wird von der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) als Abwicklungsstelle für das Förderungsprogramm ermittelt und hängt neben den **förderungsfähigen Kosten** von einer Reihe von **Faktoren** wie den rechtlichen Rahmenbedingungen, der **Art der Maßnahme, der Höhe der von Ihnen angegebenen benötigten Investitionsförderung** und dem **Ausmaß des erzielten Umwelteffektes** ab. Bitte beachten Sie, dass die genaue Berechnung der Förderungshöhe erst erfolgen kann, wenn alle notwendigen Unterlagen vorliegen.

Das vorliegende Informationsblatt fasst die wesentlichen Begriffe, Grundlagen, Bestimmungen und Einflussfaktoren zur Berechnung der Förderung zusammen. Beachten Sie bei der Anwendung, dass für die gegenständliche Information aus Gründen der Übersichtlichkeit und der besseren Lesbarkeit an einigen Stellen Vereinfachungen gegenüber den zugrundeliegenden Rechtsnormen vorgenommen wurden.

## 2. Grundbegriffe

### 2.1. Förderungsfähige Kosten

Ausgangspunkt für die Ermittlung der Förderungshöhe sind die sogenannten „förderungsfähigen Investitionskosten“. Das sind jene Anteile der Investition, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erzielung des Umwelteffektes stehen. Kosten, die in keinem oder nur mittelbarem Zusammenhang mit dem Umwelteffekt stehen, können nicht gefördert werden. Nähere Angaben zur Identifizierung der „förderungsfähigen Investitionskosten“ finden sich auf den jeweiligen Informationsblättern zu den einzelnen Förderungsbereichen.

**Beispiel aus der Praxis:** Im Zuge der Anschaffung eines neuen Elektro-Staplers, welcher einen bestehenden Diesel-Stapler ersetzen soll, wird auch eine Hebeeinrichtung angeschafft. Mit dieser Hebeeinrichtung kann die Batterie des Elektrostaplers heraus- bzw. die aufgeladene Batterie wieder hineingehoben werden.

Die Maßnahme wird im Rahmen des Förderungsbereiches „umweltfreundliche Fuhrparkumstellungen und Tankanlagen“ zur Förderung eingereicht. Der Umwelteffekt (CO<sub>2</sub>-Reduktion, Reduktion von NO<sub>x</sub> und Staub) entsteht durch die Treibstoffeinsparung des dieselbetriebenen Fahrzeuges. Als förderungsfähige Investitionen können daher lediglich die Anschaffungskosten des Elektrostaplers anerkannt werden. Nicht in die Förderung einbezogen werden Investitionsanteile, wie die Hebeeinrichtung, die keinen Einfluss auf den Umwelteffekt haben.

### 2.2. Förderungsfähige Investitionsmehrkosten

Die Investitionsmehrkosten repräsentieren den finanziellen Mehraufwand zur freiwilligen Erreichung eines Umweltschutzzieles im Rahmen einer Investition und bilden eine wichtige Grundlage für die Förderungsermittlung. Existieren nationale oder gemeinschaftsrechtliche Normen für Umweltschutzziele entsprechen die Investitionsmehrkosten dem Mehraufwand, um diese Standards zu übertreffen.

Gibt es keine verbindlichen Normen, entsprechen die Investitionsmehrkosten

- a) dem Mehraufwand gegenüber dem Istzustand bei klar abgrenzbaren Kosten für die Umweltmaßnahme. Sollte das Vergleichsszenario bedeuten, dass die Maßnahme nicht umgesetzt wird, entsprechen die Investitionsmehrkosten den Investitionskosten (z.B. Bau eines Radwegs).

b) dem Mehraufwand gegenüber einer Maßnahme gleicher Kapazität ohne vergleichbaren Umwelteffekt mit sogenannten „Referenzkosten“. D.h. die Investitionsmehrkosten entsprechen der Differenz aus Investitionskosten und Referenzkosten (z.B. bei Anschaffung eines Elektro-Staplers anstelle eines dieselbetriebenen Staplers).

Im Bedarfsfall und nach Aufforderung durch die KPC sind die Referenzkosten vom Förderungswerber im Rahmen der Antragstellung nachzuweisen.

### 2.3. Förderungssatz

Das Ausmaß der Unterstützung für die Investitionsmaßnahme (Förderungsintensität) wird von den für die jeweiligen Förderungsbereiche festgelegten und auf den Informationsblättern angeführten Förderungssätzen bestimmt. Darüber hinaus wird in vielen Förderungsbereichen der Förderungssatz nach dem Ausmaß des erzielten Umwelteffekts bzw. der Projektqualität differenziert.

Die Kombination von mehreren Maßnahmen bzw. die zusätzliche Durchführung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen ist erwünscht und wirkt sich positiv auf die Förderungshöhe aus. Über entsprechende Zuschläge kann die Förderintensität erhöht werden (siehe Kapitel 5.1).

### 2.4. Förderungsbarwert

Die Förderungshöhe ergibt sich üblicherweise aus dem Produkt der förderungsfähigen Investitionsmehrkosten und dem festgelegten Förderungssatz plus allfälliger Zuschläge. Ausnahmen dazu bilden die sog. Pauschalförderungen (siehe Kapitel 4). Darüber hinaus sind Abweichungen aufgrund beihilfenrechtlicher Einschränkungen bei Förderungen außerhalb des „De-minimis“-Rahmens möglich (siehe Kapitel 5).

Die maximale Förderungshöhe wird auch durch die Höhe der im Antrag vom Förderungswerber angegebenen benötigten öffentlichen Finanzierung und durch das Ausmaß der erzielten CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub> und Staub-Reduktion begrenzt.

## 3. Beihilfenrechtliche Grundlagen

Das klimaaktiv mobil Förderungsprogramm stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des europäischen Beihilfenrechts dar und darf daher nur gewährt werden, wenn dadurch der Wettbewerb zwischen Unternehmen oder der Handel im gemeinsamen Markt nicht beeinträchtigt wird.

Zur Sicherstellung dieser Voraussetzungen gibt es auf europäischer Ebene auch für die Förderung von Umweltschutzmaßnahmen eine Reihe von Rechtsvorschriften, die Voraussetzungen und Bedingungen für die Vergabe staatlicher Beihilfen durch die Mitgliedsstaaten definieren und das Ausmaß der Förderung beeinflussen. Dadurch soll verhindert werden, dass Mitgliedsstaaten vor dem Hintergrund des Umweltschutzes staatliche Beihilfen an Unternehmen vergeben, die diesen einen unzulässigen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Mitbewerbern verschaffen.

Das klimaaktiv mobil Förderungsprogramm stützt sich bei der Ermittlung und Vergabe von Förderungen auf folgende EU-Beihilfenrechtsgrundlagen bzw. die darin definierten Verfahren zur Förderungsermittlung:

- **„De-minimis“-Verordnung:** Im Rahmen der „De-minimis“-Verordnung kommt ein von den förderungsfähigen Investitionskosten ausgehendes, vereinfachtes Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Förderungshöhe zur Anwendung, sofern eine Förderung das Ausmaß von 200.000 Euro für ein Unternehmen bzw. einen Unternehmensverbund nicht übersteigt. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass die gewährte Beihilfe aufgrund der geringen Höhe, den Handel oder Wettbewerb im gemeinsamen Markt nicht beeinträchtigen kann. Der Maximalbetrag von 200.000 Euro reduziert sich um alle weiteren von einem Unternehmen bzw. einem Unternehmensverbund bereits bezogenen „De-minimis“-Förderungen innerhalb der letzten drei Steuerjahre (Details dazu in Kapitel 4). Für Unternehmen im Straßentransportsektor gilt eine „De-minimis“-Höchstgrenze von 100.000 Euro und für landwirtschaftliche Betriebe von 15.000 Euro innerhalb von drei Steuerjahren.
- **Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO):** Im Rahmen dieser Rechtsnorm wird besonderes Augenmerk auf die Ermittlung der entstehenden Mehrbelastungen durch eine Umweltschutzinvestition gelegt. Dabei werden die zusätzlichen Investitionskosten für die Erzielung eines zusätzlichen Umweltnutzens gegenüber konventionellen Umsetzungsvarianten in die Ermittlung der Förderungshöhe einbezogen (Details dazu in Kapitel 5).

Pauschalierte Förderungen, für die der Antrag **NACH Umsetzung** gestellt wird, können nur als „De-minimis“-Förderungen beantragt werden. Alle anderen Förderungsbereiche, für die der Antrag vor Umsetzung gestellt wird, werden auf Basis der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung gefördert.

In speziellen Fällen werden Förderungen auf Grundlage der Agrarischen Freistellungsverordnung oder der Agrarischen „De-minimis“-Verordnung gewährt.

„De-minimis“-Förderungen	Förderung nach AGVO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektro-Fahrräder und Transporträder</li> <li>• Elektro-Zweiräder</li> <li>• E-PKW, Elektro-Nutzfahrzeuge und Elektro-Leichtfahrzeuge für Betriebe</li> <li>• E-Ladeinfrastruktur</li> </ul>	alle anderen Förderungsbereiche

**„De-minimis“ agrarische Primärproduktion:** Für Projekte, die die agrarische Primärproduktion betreffen und die somit nach der „De-minimis“-Verordnung für den Agrarerzeugnissektor gefördert werden müssen, beträgt der maximale „De-minimis“-Rahmen 15.000 Euro. Weitere Informationen zu den Förderungsbestimmungen im Bereich der agrarischen Primärproduktion finden Sie in den Informationsblättern [Rechtliche Grundlagen](#) sowie [Zielgruppe](#).

Juristische Personen, die als **Nicht-Wettbewerbsteilnehmer** gewertet werden können, wie beispielsweise juristische Personen des öffentlichen Rechts, werden außerhalb des EU-Beihilfenrechts gefördert, außer wenn sie eine Maßnahme umsetzen, mit der sie im Wettbewerb stehen. Für **Nicht-Wettbewerbsteilnehmer mit nicht-wettbewerbsrelevanten Projekten** gelten die Förderungssätze für Gebietskörperschaften.

Sollten **Nicht-Wettbewerbsteilnehmer ein wettbewerbsrelevantes Projekt** umsetzen, so werden Gebietskörperschaften bezogen auf die beihilferechtlichen Bestimmungen wie ein Großunternehmen behandelt. Bei sonstigen Nicht-Wettbewerbsteilnehmern, die ein wettbewerbsrelevantes Projekt umsetzen, wird die Unternehmensgröße anhand des Umsatzes aus der wettbewerbsrelevanten Tätigkeit und der dafür angestellten Mitarbeiter bemessen. Für sie gelten die Förderungssätze für Betriebe.

#### 4. Förderungsermittlung für „De-minimis“-Förderungen

Die „De-minimis“-Verordnung (Vo (EU) 1407/2013) erlaubt es, Förderungen bis zu 200.000 Euro beihilfenrechtskonform ohne Anmeldung bei der Europäischen Kommission zu vergeben. Ein Unternehmen bzw. Unternehmensverbund kann „De-minimis“-Förderungen im Gesamtausmaß von 200.000 Euro innerhalb von drei Steuerjahren zugesichert bekommen. Der Dreijahreszeitraum ist fließend, das heißt bei jeder Genehmigung einer „De-minimis“-Förderung ist die Gesamtsumme der im laufenden und in den beiden vorangegangenen Steuerjahren gewährten „De-minimis“-Förderungen maßgeblich. Bitte beachten Sie, dass es neben dem klimaaktiv mobil Förderungsprogramm eine Reihe weiterer Beihilfen von Bund und Ländern gibt (z.B. Wirtschaftsförderungen, Arbeitsmarktförderungen), die als „De-minimis“-Beihilfen gewährt werden und daher den Freibetrag von 200.000 Euro über drei Steuerjahre verringern können (siehe auch Pkt. 3). Entscheidend für die Berücksichtigung ist das jeweilige Genehmigungsdatum.

**Weitere Informationen:** Details zur „De-minimis“-Verordnung finden Sie im [Informationsblatt Rechtliche Grundlagen](#).

Ein erster Schritt besteht daher darin, herauszufinden, ob Ihr Unternehmen bzw. Unternehmensverbund noch über einen „De-minimis“-Rahmen verfügt.

Die Förderungshöhe für „De-minimis“-Förderungen wird pauschal ermittelt. Für folgende Projekttypen werden „De-minimis“-Förderungen vergeben:

- Elektro-Fahrräder und Transporträder
- Elektro-Zweiräder
- E-PKW, Elektro-Nutzfahrzeuge und Elektro-Leichtfahrzeuge für Betriebe
- E-Ladeinfrastruktur

Zur Ermittlung der Förderungshöhe für pauschalisierte Förderungen sind folgende Berechnungsschritte durchzuführen:

FG

#### Bestimmung des Förderungsgegenstands

Anhand der Angaben im Förderungsantrag werden der Förderungsgegenstand (z.B., E-Räder und Transporträder), die Anzahl der zu fördernden Fahrzeuge und die Art der Energieversorgung (mit Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energieträgern) bestimmt.



FBw

#### Berechnung des Förderungsbarwertes

Durch die Multiplikation der Anzahl der Förderungsgegenstände mit der Pauschale ( $f_p$ ) für den jeweiligen Förderungsgegenstand wird der Förderungsbarwert ermittelt. Der Förderungsbarwert für ein Projekt kann maximal 200.000 Euro betragen, sofern innerhalb der letzten drei Steuerjahre keine weiteren „De-minimis“-Förderungen zugesichert wurden. Es gibt keine Begrenzung des Förderungsbarwertes abhängig vom erzielten Umwelteffekt.



#### Kontrolle der Förderungsintensität

Die Förderungsintensität darf die in den Förderungsrichtlinien vorgegebene Höhe (in der Regel 30 %) nicht überschreiten. Daher ermittelt die KPC in einem abschließenden Schritt den Förderungssatz für die Investition als Verhältnis des Förderungsbarwertes zu den förderungsfähigen Kosten. Sollte die zulässige Förderungsintensität überschritten werden, wird der Förderungsbarwert bis zum zulässigen Höchstwert reduziert.

$$FBw = FG \times f_p$$

**Beispiel aus der Praxis:** Ein Unternehmen schafft fünf Elektro-Transportfahräder an. Die Elektrofahräder müssen nachweislich mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Die beantragten Kosten betragen 6.000 Euro. Das antragstellende Unternehmen hat in den vergangenen drei Steuerjahren „De-minimis“-Förderungen in der Gesamthöhe von 12.721 Euro zugesichert bekommen. Die Rechnungen weisen den E-Mobilitätsbonus des Sportfachhandels in der Höhe von jeweils 200 Euro aus.

**Bestimmung des Förderungsgegenstands**

	Anzahl der Fahrräder	5 Stück
--	----------------------	---------

Berechnung des **Förderungsbarwertes**

	Anzahl x Pauschale	5 x 200 Euro
	<b>= Förderungsbarwert</b>	<b>1.000 Euro</b>

**Kontrolle der Förderungsintensität**

	beantragte Investitionskosten	6.000 Euro
	davon nicht förderungsfähig (Radausrüstung, z.B. Luftpumpe)	85 Euro
	<b>= förderungsfähige Kosten</b>	<b>5.915 Euro</b>
	Förderungssatz = Förderungsbarwert / förderungsfähige Kosten	17 %
	maximal möglicher Förderungssatz	30 %
	<b>Förderungsbarwert lt. max. Pauschale</b>	<b>600 Euro</b>

Der Förderungsbarwert laut Pauschale ergibt einen Förderungssatz von 17 %, der unter dem maximal möglichen Förderungssatz von 30 % laut Informationsblatt liegt. Daher wird in diesem Fall der Förderungsbarwert durch die Pauschalförderung begrenzt.

Eine Förderung von 1.000 Euro kann ausbezahlt werden. Der noch verfügbare „De-minimis“-Spielraum von 187.279 Euro reicht für die Gewährung der berechneten Förderung aus.

## 5. Förderungsermittlung nach AGVO

Zur Ermittlung der Förderungshöhe für Förderungen auf Grundlage der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (VO (EU) 651/2014) sind folgende Berechnungsschritte durchzuführen

IK

### Bestimmung der förderungsfähigen Kosten

Zunächst werden von der KPC jene Kosten identifiziert, die mit der Erzielung des Umwelteffektes direkt in Verbindung stehen. Kostenanteile die nicht mit dem Umwelteffekt in Verbindung stehen, bleiben unberücksichtigt. (Details dazu im Kapitel 2.1).

ImK

### Bestimmung der Investitionsmehrkosten nach AGVO

Ausgehend von den förderungsfähigen Kosten werden die Investitionsmehrkosten bestimmt (Details dazu im Kapitel 2.2).

FBs

### Bestimmung der Förderungsbasis

Die förderungsfähigen Investitionsmehrkosten stellen die Förderungsbasis dar.

$f_e$

### Bestimmung des Förderungssatzes

Die Förderungssätze ( $f_s$ ) finden sich in den jeweiligen Informationsblättern. Zusätzlich zu den Förderungssätzen sind allgemeine ( $z_a$ ) und themenspezifische ( $z_s$ ) Zuschläge möglich. Nähere Informationen zu den allgemeinen Zuschlägen finden Sie in Kapitel 5.1. Die themenspezifischen Zuschläge sind auf den Informationsblättern für die jeweiligen Förderungsbereiche dargestellt. Durch die Summierung der verschiedenen Zuschläge ergibt sich der effektive Förderungssatz ( $f_e$ ).

$f_m$

### Bestimmung des maximalen Fördersatzes

Für Förderungen gemäß AGVO sind in den Richtlinien für die unterschiedlichen Projekttypen maximale Förderungssätze ( $f_m$ ) sowie mögliche Zuschläge definiert. Die üblichen Förderungsintensitäten liegen bei 30 % und können für kleine Unternehmen um bis zu 20 % und für mittlere Unternehmen um bis zu 10 % gesteigert werden. (Details siehe Kapitel 5.2).

FBw

### Berechnung des Förderungsbarwertes

Der Förderungsbarwert ergibt sich als der kleinere Wert aus dem Vergleich des Produkts aus effektivem Förderungssatz ( $f_e$ ) und Förderbasis (FBs) mit dem Produkt aus maximalem Förderungssatz ( $f_m$ ) und Förderbasis (FBs).

Die im Antrag angegebene benötigte Förderung begrenzt den Förderungsbarwert ( $FBw_b$ ). Der Förderungsbarwert ist darüber hinaus durch die erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparung begrenzt. ( $FBw_t$ ). Nähere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Förderungsbegrenzung.

$$FBw = \text{Minimum} (FBs \times (f_e + z_a + z_s); FBs \times f_m; FBw_b; FBw_t)$$

### 5.1. Zuschläge zum Förderungssatz

Folgende Zuschläge können kumulativ zur Anwendung kommen, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden. Der effektive Förderungssatz (Zuschläge plus Standardförderungssatz) darf die jeweils geltenden Maximalförderungssätze nicht überschreiten.

- **„Kombinationszuschlag“:** Wenn zumindest zwei Maßnahmen gleichzeitig aus dem klimaaktiv mobil Förderungsprogramm umgesetzt werden, kann ein Zuschlag von 5 % gewährt werden. Als eigene Maßnahme werden Vorhaben dann gezählt, wenn sie einer anderen Projektkategorie zuzuordnen sind. Projektkategorien sind: Umweltfreundliche Fuhrparkumstellung und Tankanlagen, Maßnahmen zur Forcierung des Radverkehrs, Umweltfreundliches Transportmanagement.
- **„Zuschlag bei zusätzlichen bewusstseinsbildenden Maßnahmen“:** Wenn aufgrund eines Gesamtkonzeptes zusätzlich zur Investitionsmaßnahme bewusstseinsbildende Maßnahmen umgesetzt werden, kann ein Zuschlag von 5 % gewährt werden.
- **„Zuschlag bei Einbeziehung weiterer Betriebe bzw. Gebietskörperschaften“:** Wenn bei der Umsetzung des eingereichten Projekts zumindest ein weiteres Unternehmen bzw. eine weitere Gebietskörperschaft involviert ist, kann ein Zuschlag von 5 % gewährt werden.

### 5.2. Zuschläge zum maximalen Förderungssatz

Folgende Zuschläge können zur Anwendung kommen, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt werden. Der Nachweis darüber ist vom Förderungswerber zu erbringen.

- **Kleine Unternehmen:** Zuschläge von 20 %
- **Mittlere Unternehmen:** Zuschläge von 10 %
- **Nicht-Wettbewerbsteilnehmer mit nicht-wettbewerbsrelevanten Projekten:** Erhöhung des maximalen Förderungssatzes auf 50 % (gemäß Punkt 3)



**Beispiel aus der Praxis:** Ein mittleres Unternehmen installiert ein Förderband zur Verbringung von Abbruchmaterial in einem Steinbruch und ersetzt dadurch zwei innerbetriebliche LKW. Dadurch können jährlich etwa 260.000 km bzw. 60.000 Liter Diesel eingespart werden, was wiederum einen Umwelteffekt von 159,3 Tonnen CO<sub>2</sub>-, 1.368 Kilogramm NO<sub>x</sub>- und 32 Kilogramm Staubeinsparung pro Jahr ergibt. Die beantragten Kosten belaufen sich auf 390.000 Euro, die angegebene benötigte Investitionsförderung auf 80.000 Euro. Die beiden LKW-Fahrer werden umgeschult und bedienen in Zukunft das Förderband.

#### Bestimmung der förderungsfähigen Kosten

beantragte Investitionskosten	390.000 Euro
davon nicht förderungsfähig (Behördenabgaben, Sonstiges)	- 50.121 Euro
= förderungsfähige Kosten	<b>339.879 Euro</b>

#### Berechnung der Investitionsmehrkosten

Referenzkosten (kein Abzug, Referenz ist, dass Maßnahme nicht umgesetzt wird)	0 Euro
förderungsfähige Kosten – Referenzkosten = Investitionsmehrkosten	<b>339.879 Euro</b>

#### Bestimmung der Förderungsbasis

Investitionsmehrkosten = Förderungsbasis

#### Bestimmung des Förderungssatzes

Standardförderungssatz laut Informationsblatt	20 %
keine Zuschläge	0 %
= effektiver Förderungssatz	<b>20 %</b>

max. Förderungssatz laut Förderungsrichtlinie	20 %
Zuschläge (Mittelunternehmen)	10 %
= maximaler Förderungssatz	<b>30 %</b>

maximaler Förderungssatz > effektiver Förderungssatz → effektiver Förderungssatz wird angewendet

#### Berechnung des Förderungsbarwertes

förderungsfähige Investitionsmehrkosten x effektiver Förderungssatz	339.879 Euro x 20 %
<b>Minimum = Förderungsbarwert</b>	<b>= 67.976 Euro</b>

Die Kosteneinsparungen durch die Treibstoff-Einsparung belaufen sich auf 66.726 Euro pro Jahr, was bezogen auf die förderungsfähigen Kosten eine Amortisationszeit von mehr als drei Jahren ergibt.

Auf Grundlage der erzielten jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung von 159,3 Tonnen sowie der im Informationsblatt festgelegten Maximalförderung von 750 Euro pro eingesparter Tonne CO<sub>2</sub> ergäbe sich eine Maximalförderung von 95.580 Euro. Aufgrund der angegebenen benötigten Investitionsförderung würden maximal 80.000 Euro ausbezahlt. Das heißt, der berechnete Förderungsbarwert von 67.976 Euro kann in voller Höhe ausbezahlt werden.

## 6. Weitere Förderungsbestimmungen

### 6.1. Berechnung der Emissionseinsparung

Der Klimaschutz steht im Mittelpunkt des klimaaktiv mobil Förderungsprogramms. Die KPC ermittelt daher für diese Förderungsbereiche die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Staubeinsparung anhand von Emissionsbilanzen. Dabei wird der Ausgangszustand dem Endzustand nach Umsetzung der Maßnahme gegenübergestellt. Die eingesetzten Energieträger sowie die dadurch verursachten Emissionen werden vor und nach Projektumsetzung verglichen. Daraus ergibt sich die jährlich erzielte CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Staubeinsparung.

Basis für diese Berechnungen der KPC sind die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Staub-Emissionsfaktoren welche (unter [www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel](http://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel)) aktuell vom Umweltbundesamt veröffentlicht werden.

## 6.2. Förderungsbegrenzungen

Die Förderung ist durch die erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparung der eingereichten Maßnahme begrenzt. Zur Sicherstellung eines angemessenen Verhältnisses zwischen dem Förderungsbarwert und der mit einem Projekt erzielten CO<sub>2</sub>-Reduktion wurde eine umwelteffektbezogene Förderungsbegrenzung eingeführt. Ausgehend von einer maximalen Förderung von 750 Euro pro eingesparter Tonne CO<sub>2</sub> ergeben sich bei der üblichen Nutzungsdauer von 10 Jahren die maximalen Förderungsbarwerte.

Bei Radinfrastrukturprojekten erhöht sich die maximale Förderung auf 2.250 Euro pro eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> (aufgrund der Nutzungsdauer von 30 Jahren) und bei Radschnellverbindungen zusätzlich 6 Euro/jährlich verlagerte PKW-Kilometer.

Im Zuge der Antragstellung ist der Förderungswerber/die Förderungswerberin aufgefordert, das erforderliche Ausmaß an öffentlicher Unterstützung für sein Projekt bekanntzugeben, um damit den Anreizeffekt der angestrebten Beihilfe nachzuweisen. Auch diese im Antrag angegebene benötigte Investitionsförderung begrenzt die Förderungshöhe. Sollte die aufgrund der angeführten wirtschaftlichen und technischen Parameter berechnete Förderungshöhe über der benötigten Förderung liegen, dann wird die Förderung auf das benötigte Ausmaß laut Förderungsantrag reduziert.

## 6.3. Amortisationszeit

Eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung ist, dass die beantragte Maßnahme ohne Förderung nicht ausreichend rentabel ist. Im Rahmen des klimaaktiv mobil Förderungsprogramms wurde daher eine Amortisationszeit von drei Jahren als Untergrenze definiert. Zur Berechnung der Amortisationszeit werden die Energiepreise zum Einreichzeitpunkt herangezogen.

## 6.4. Begrenzungen auf betriebliche Maßnahmen

Maßnahmen, die sowohl privat als auch gewerblich genutzte Objekte oder Anlagen betreffen, sind nur förderungsfähig, sofern die gewerbliche Nutzung überwiegt.

## 7. Förderungsfähige Kosten und Anlagen(teile)

### Förderungsfähige Kosten

- **Planungsleistungen:** bis zu einem Anteil von 10 % der förderungsfähigen materiellen Kosten
- **Weitere Vorleistungen:** Neben Planungsleistungen sind immaterielle und materielle Leistungen förderungsfähig, welche für eine ordnungsgemäße und optimale Planung erforderlich sind (z.B. Grundlagen- und Datenerhebungen; Ankauf von Materialien, sofern noch nicht geliefert oder eingebaut).
- **Abbruch, Fracht, Transport:** Abbruchmaßnahmen werden als Teil der förderungsfähigen Kosten anerkannt, wenn es sich um bauliche Änderungsmaßnahmen handelt, die für das Projekt von unabdingbarer Notwendigkeit sind.

### Nicht förderungsfähige Kosten

- Kosten vor Datum der Antragstellung (Eingang bei KPC) und nach der Fertigstellungsfrist (Ausnahme: Vorleistungen)
- Kosten für immaterielle Leistungen, die 10 % der förderungsfähigen materiellen Gesamtinvestitionskosten überschreiten
- Kostenerhöhungen
- Barrechnungen größer 5.000 Euro (außer im Zusammenhang mit der Fahrzeuganschaffung)
- Investitionskosten auf Basis von Einzelbelegen mit einem Betrag von weniger als 200 Euro (netto)
- Energiebereitstellungskosten
- Baukostenzuschüsse und Anschlussgebühren
- Instandhaltungen und Reparaturen
- Grundstückskosten und Kosten für die Aufschließung von Baugrund
- Kosten für Anlagenteile, deren Wirkungsweise nicht mit der zu fördernden Maßnahme in Zusammenhang stehen (z.B. Büroanlagen)
- Kosten für Maßnahmen, die lediglich zu einer Verlagerung aber keiner Verminderung von Emissionen führen
- Demontagekosten
- Entsorgungskosten für Altanlagen und Aushub
- Verbindungs- und Anschlusskosten sowie Netzzutrittsentgelte (Strom, Wärme, Wasser, etc.)
- Abgaben, Gebühren und Steuern
- Die auf die Kosten der förderbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist keine förderbare Ausgabe
- Anwalts- und Gerichtskosten
- Finanzierungskosten
- Eigenleistungen, die in Zusammenhang mit Investitionen stehen
- Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb (LKW, PKW, Radlader, Stapler, etc.)
- Skonti und Rabatte, auch wenn diese nicht in Anspruch genommen wurden
- Herkömmliche Bestellerleistungen von öffentlichem Verkehr durch Gebietskörperschaften bzw. in deren Auftrag
- Jegliche Infrastruktureinrichtungen für den motorisierten Individualverkehr

**Nicht förderungsfähige Anlagen**

- Anlagen für den öffentlichen Verkehr wie z.B. Haltestellen, wenn diese nicht im Zusammenhang mit der zur Förderung beantragten Maßnahme stehen
- Radwege, die auch von KFZ befahren werden können (z.B. Güterwege)

**Bestellerleistungen** sind Zahlungen durch Gebietskörperschaften bzw. durch von ihnen beauftragte Verkehrsverbundgesellschaften für Dienstleistungen im Öffentlichen Verkehr. Der Antragsteller tritt dann als Besteller einer Verkehrsleistung auf, wenn eine Strecke mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht von einer Kraftfahrlinie bedient wird. Der Besteller übernimmt zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs die Finanzierung und bestimmt die Vorgaben wie bspw. regelmäßige Linienführung, Takt, Fahrplan, Fahrzeuggröße u.ä..

**Kontakt**

Bei Rückfragen stehen Ihnen die MitarbeiterInnen der KPC gerne beratend zur Seite.

Kommunalkredit Public Consulting GmbH

Türkenstraße 9 | 1090 Wien

T: +43 1 /31 6 31-731 | F: DW 104

umwelt@kommunalkredit.at

[www.publicconsulting.at](http://www.publicconsulting.at) | [www.umweltfoerderung.at](http://www.umweltfoerderung.at)