

Sonderrichtlinie Logistikförderung 2024 – 2028

01.01.2024 bis 31.12.2028

Wien, Jänner 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Abteilung II/7 - Logistikkoordination

Wien, 2023. Stand: 2. August 2023

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind
ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger
Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der
Autorin / des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche
Meinung der Autorin / des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen
Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
logistik@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Präambel.....	5
1.1 Einleitung	5
1.2 Definition und Stellenwert der Logistik in Österreich	5
1.3 Adressierte Themenbereiche der Sonderrichtlinie Logistikförderung.....	7
1.4 Die Grundlagen dieser Sonderrichtlinie	11
1.5 Zum Wesen dieser Sonderrichtlinie.....	12
1.6 Abgrenzung zu anderen Förderprogrammen	13
2 Rechtsgrundlagen.....	14
2.1 Beihilfenrecht.....	14
2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen.....	15
3 Ziele und Indikatoren	17
3.1 Ziele.....	17
3.2 Indikatoren.....	19
4 Förderungsgegenstand, Förderungswerber Förderungsart und -höhe.....	22
4.1 Förderungsgegenstand	22
Durchführbarkeitsstudien	22
Umsetzungspiloten	22
Umsetzungsbegleitung.....	23
4.2 Förderungwerbende	24
4.3 Förderungsart	24
4.4 Förderungshöhe.....	25
4.4.1 Förderungsquote	25
4.4.2 Maximale Förderungshöhe und Geringfügigkeitsgrenze	25
4.4.3 Kumulierung.....	25
5 Förderungsvoraussetzungen	27
Allgemeine Förderungsvoraussetzungen.....	27
6 Förderbare Kosten.....	28
6.1 Förderbare Kosten	28
6.2 Nicht förderbare Kosten	28
6.3 Umsatzsteuer	29
7 Ablauf der Förderungsgewährung.....	30
7.1 Allgemeines.....	30
7.2 Förderungsantrag	30
7.3 Förderungsentscheidung und -gewährung	30

7.4 Inhalt des Förderungsvertrages.....	31
7.5 Sonstige Auflagen	31
7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung	32
7.7 Datenschutz	33
7.8 Gerichtsstand.....	34
8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung.....	35
8.1 Kontrolle	35
8.2 Auszahlung.....	35
8.3 Evaluierung	36
9 Geltungsdauer.....	38

1 Präambel

1.1 Einleitung

Mit dem 2019 ins Leben gerufenen Instrument einer Logistikkförderung mit der Zielsetzung umsetzungsrelevante Pilotanwendungen finanziell zu unterstützen, hat das damalige BMVIT (jetzt BMK) auch im internationalen Vergleich Neuland betreten. Das Ressort hatte damit auch die Anregungen der heimischen Logistikbranche aus den diversen Abstimmungsrunden aufgegriffen. In diesem Sinne war das Instrument in der 2019 vorliegenden Form eine konsequente Weiterentwicklung der Themenstellungen aus dem damaligen Arbeitsausschuss Logistik heraus.

Das ist wohl auch der Grund, warum nahezu alle gegenwärtig relevanten Themenbereiche, Herausforderungen und Innovationsfelder in der heimischen Logistikbranche durch die Logistikkförderung bereits damals antizipiert worden sind und damit frühzeitig ein Angebot zur Unterstützung und Gestaltung dieser Themen gelegt werden konnte.

Dieser Weg soll mit der nunmehr vorliegenden Neuauflage der „Sonderrichtlinie Logistikkförderung“ fortgesetzt werden mit den Zielen, Erfolgreiches bzw. Bewährtes zu stärken und Neues einzubringen.

1.2 Definition und Stellenwert der Logistik in Österreich

Die Disziplin Logistik wurde bis vor einigen Jahren in der öffentlichen Wahrnehmung, insbesondere in Europa, mancherorts auf Transport, Umschlag und Lagerung reduziert. Dadurch gerieten zentrale Aufgaben der Disziplin Logistik mitunter aus dem Blickfeld. Um dem entgegenzuwirken ist Logistik seit bald zwei Dekaden im Mobilitätsbereich des zuständigen Ressorts ein bedeutender, eigener Gestaltungsbereich.

Logistik ermöglicht und unterstützt als umfassende Disziplin arbeitsteiliges Handeln in Industrie, Handel und Gewerbe. So schafft Logistik Wertschöpfung entlang des gesamten Produktlebenszyklus von Industrieprodukten und Konsumgütern unseres täglichen Bedarfes. In jeder Phase des Herstellungs- und Vertriebsprozesses von Waren und

Leistungen spielt sie eine wesentliche Rolle. Erfolgreiche Logistik vernetzt Kundschaft, Vertrieb, Planung, Produktion, Transport, Einkauf und Lieferung so effizient, dass die daraus entstehenden Vorteile über den wirtschaftlichen Nutzen hinausgehen. Daher sichert Logistik direkt wie indirekt viele Arbeitsplätze. In Summe arbeiten in Österreich über 400.000 Menschen direkt im Sektor logistischer Dienstleistungen ebenso wie in logistischen Funktionen in Industrie, Gewerbe und Handel. Intelligente Logistik bedeutet, mittels innovativer Technologien und maßgeschneiderter Lösungen die speziellen Bedürfnisse der Partner:innen in der Lieferkette individuell zu erfüllen. Dazu bedarf es smarterer Technik, höchster Flexibilität, gut ausgebildeter und motivierter Beschäftigter und der Fähigkeit, Prozesse in den Kundenunternehmen bis ins Detail zu verstehen. Logistik hat den Anspruch, zu mehr Lebensqualität aller beizutragen, etwa durch hocheffiziente Prozesse bei gleichzeitiger Ressourcenschonung und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zu einem verantwortungsvollen, nachhaltigen, innovativen Wirtschaften. Effiziente Logistik trägt damit auch Verantwortung: Im Sinne des gewissenhaften Einsatzes von heimischen, wie weltweit verfügbaren Ressourcen (Kreislaufwirtschaft), beim Klima- und Umweltschutz, im Rahmen der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensleistungen als auch der Sicherung der Versorgung von Menschen und Wirtschaft.

Eine moderne Logistik hat zudem - neben ihrer traditionellen Rolle in der Ver- und Entsorgung von Haushalten und Wirtschaft - die Aufgabe, zentrale Teilhaberin in der Gestaltung der Veränderungen unserer Gesellschaft zu sein. Daher ist beispielsweise Logistik im urbanen Bereich Partnerin und Enablerin bei der Transformation der Städte. Einerseits können dadurch zukunftsfähige Antworten geliefert werden, um gemeinsam auf bestehende Herausforderungen, wie die Wachstumsraten im E-Commerce, gesteigerte Qualitätserwartungen der Menschen, einhergehend mit einem zusehends digitalen, urbanen Umfeld zu reagieren. Andererseits werden bestehende Strukturen und (Logistik)-Prozesse in lebenswerte Lebensräume der Zukunft übergeführt.

Aufgabe des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit seinem umfassenden Handlungsportefeuille ist es, die existenten Funktionen der Logistik und ihre Betreibenden

- dort bestmöglich zu unterstützen, wo sie der Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele förderlich sind,
- dort die nötigen Freiräume zu gewährleisten, wo effiziente Prozesse bereits den Wirtschaftsstandort und seine Arbeitsplätze sichern,

- dort neue Ideen und Konzepte anzuregen, wo noch unbestellte aber vielversprechende Handlungsfelder brachliegen, aber auch
- dort regulierend einzugreifen, wo Fehlentwicklungen den übergeordneten Staatszielen zuwiderlaufen.

1.3 Adressierte Themenbereiche der Sonderrichtlinie Logistikförderung

Jede Sonderrichtlinie hat, was ihre Konzeption und die Genehmigung betrifft, naturgemäß einen zeitlichen Vorlauf. So fällt die Neuauflage dieser Richtlinie in eine Periode multipler europäischer (sowie weltweiter) Krisen. Kaum den massiven Lieferkettenverwerfungen der Jahre der Covid-19 Pandemie entkommen, werden die Verfügbarkeit sowie die Kosten von Energie zu den momentan beherrschenden Themen. Dies soll aber nicht die Sicht auf zukünftig wohl ähnlich bedeutende Herausforderungen verstellen.

Die folgenden, nicht abschließenden Themenbereiche, haben in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen bzw. werden sie zukünftig an Geltung gewinnen. Daher bilden sie Gestaltungsbereiche im Sinne eines Förderportfolios der vorliegenden Sonderrichtlinie, wobei die Unterstützung von heimischen Unternehmen, etwa im Rahmen von pilotartigen Umsetzungen, im Mittelpunkt steht:

- **Lieferkettenoptimierungen:** Lieferketten waren in den vergangenen Dekaden Gegenstand vielfältiger Optimierungsbestrebungen. Effektivität und Effizienz waren die vorherrschenden Gestaltungsansätze der Lieferkettenbeteiligten. Die teilweise tiefgreifenden Störungen in den Lieferketten haben die Verletzlichkeit rein darauf aufbauender Ansätze klar und deutlich vor Augen geführt. Vor allem deshalb hat der Resilienzgedanke Einzug in die Lieferkettenbetrachtungen gehalten. Dabei sollten – im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung – Effektivität und Effizienz einerseits und Resilienz andererseits nicht als „Trade off“ aufgefasst und gestaltet werden.
- **Integrative Betrachtungsweise der Lieferketten:** Genügte es in Zeiten stabiler Lieferketten und konstanter Verfügbarkeiten der Produktionsfaktoren, den eigenen betrieblichen Fokus auf die unmittelbar vor- und /nachgelagerten Bereiche der Lieferketten zu setzen, haben die disruptiven Ereignisse der jüngsten Vergangenheit klar vor Augen geführt, dass dieser Ansatz zukünftig nicht mehr ausreichend ist um langfristig erfolgreich zu wirtschaften. Dies betrifft vor allem

die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Die frühzeitige Informationsbeschaffung bzw. das rechtzeitige Erkennen von Entwicklungen, die angemessene Reaktion aber auch die vorsorgende Absicherung gegenüber Unsicherheiten und Risiken sind von zentraler Bedeutung. Dies trifft in Zeiten volatiler Energieverfügbarkeiten und der damit einhergehenden, schwankenden Verfügbarkeit von Produktionsfaktoren zusehends auch rein innereuropäische Lieferketten und macht eine Befassung mit Supply Chain Risk Management für KMU unternehmerisch notwendig.

- **Sorgfaltspflichten:** Nicht zuletzt aufgrund nationaler Gesetzesinitiativen in Europa – wie dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz¹, aber auch Initiativen auf europäischer Ebene – rückt der Themenbereich des „verantwortungsvollen unternehmerischen Handelns“ (Responsible Business Conduct – RBC) zumindest für größere Unternehmen und einzelne Branchen in den Mittelpunkt des Gestaltens.
- Die Umsetzung der Richtlinie über die **Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen** (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD)² wird ebenfalls zukünftig den Kreis der Verpflichteten schrittweise signifikant ausweiten – einerseits aufgrund der gesteigerten Informationsanforderungen hinsichtlich der eigenen Lieferketten und andererseits wegen der Nachschärfung bei den Informationsanforderungen zu den Auswirkungen der unternehmerischen Tätigkeit im Bereich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte, sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung.
- Logistik – als intensiv arbeitsteilige Dienstleistung – bedingt ebenfalls entsprechende Vernetzung in elektronischer Form entlang der gesamten Lieferkette. Nicht zuletzt deshalb stellt der Themenbereich der **elektronischen Frachtbeförderungsinformation** (eFTI³) einen derzeitigen und wohl auch zukünftigen Gestaltungs- und somit Harmonisierungsschwerpunkt dar.
- Obwohl Unternehmen der Logistikbranche vielfach – teils umfangreiche – digitale Strategien und Geschäftsmodelle entwickeln, stößt die Digitalisierung in Form einer „papierlosen Logistik“ (**Paperless Logistics**) insbesondere entlang der

¹[Deutsches] Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz - LkSG), dBGBI. I S. 2959

² Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 und der Richtlinien 2004/109/EG, 2006/43/EG und 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen, ABl L 322/15

³ VERORDNUNG (EU) 2020/1056 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, ABl L 249/33.

Systemgrenzen in den Lieferketten auf Schwierigkeiten und ist daher vielfach noch nicht umgesetzt. Innerhalb der Lieferketten fallen derzeit weiterhin Unmengen an Papieren an, mit unterschiedlichsten Informationen zum Transportgut – oft in mehrfacher Ausfertigung. Darüber hinaus erfolgt entlang der Lieferketten eine Serie manueller Authentifizierungs- und Beglaubigungsprozesse sowie am Ende die verpflichtende Archivierung der Dokumente. Um die mannigfaltigen Vorteile einer papierlosen Logistik zu realisieren (ökonomische, ökologische Einsparungspotentiale) sollen im Rahmen der Logistikförderung Projektumsetzungen aus diesem Bereich gezielt unterstützt werden.

- Die Umstellung von „analog“ auf „digital“ macht aber gleichzeitig die Kette insgesamt anfällig gegenüber allen Arten von (virtuellen) Angriffen und steht in Gestalt des **Supply Chain Cyber Risk Management (SCCRM)** zunehmend im Fokus der Unternehmen. Wird eine Lieferkette kompromittiert, spielt es nur eine untergeordnete Rolle, an welcher Stelle dies geschieht. Das bedeutet insbesondere, dass auch KMU als Teil der Kette die gleichen Anforderungen erfüllen müssen wie Großunternehmen. Allerdings sind viele dieser gerade in Österreich besonders präsenten Unternehmen dabei derzeit jedoch oft überfordert. Insbesondere die pilotartige Unterstützung in diesem Unternehmenssegment kann dazu beitragen, das Problembewusstsein zu heben und zielgerichtete Maßnahmen zu setzen und zur Absicherung des Wirtschaftsstandortes beitragen.
- **Produktionsfaktor Energie:** Bis vor wenigen Jahren war Energie ein in den ökonomischen Modellen westlicher Volkswirtschaften vergleichsweise vernachlässigter Produktionsfaktor. Vor allem die gesicherte Verfügbarkeit und eine über Jahre hinweg stabile Marktsituation haben dazu beigetragen. Dabei ist Energie ein Schlüsselbereich der Logistik. Das frühzeitige Antizipieren von Verfügbarkeiten und Preisen ist für das Bestehen am Markt zukünftig zentral. Energie ist nicht nur im Fokus bei Ortsveränderungsdienstleistungen, sondern auch in den Logistikknoten besteht hohes Gestaltungspotenzial, etwa beim (energetischen) Retro Fit von bestehenden Logistikimmobilien. Insgesamt geht es auch darum, entlang der Lieferkette - mit ihren Informationsbrüchen - Bewusstseinsbildung zu initiieren, um mit der Ressource Energie nachhaltiger umzugehen und Energieverbräuche und die dadurch verursachten Emissionen, etwa mittels Greenhouse Gas (GHG)-Protocol und den darin enthaltenen Scope Zielen zu messen und zum Positiven zu verändern.
- Dies gilt in gleicher Hinsicht auch für die **Ressource Raum & Fläche**. Die Logistik der Zukunft ist flächeneffizient. Verglichen zum Status Quo gibt es hier einen klaren

Handlungsbedarf betreffend Bewusstsein, Möglichkeiten, Konzeption und Umsetzung. Damit tritt der Themenbereich „Flächenverbrauch und Brown Field Investment“ in den Mittelpunkt der Anstrengungen, um Neuversiegelungen, wo immer dies möglich ist, hintanzuhalten.

- Sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene treten daher die **urbanen Gestaltungsräume** in den Mittelpunkt der konzeptionellen Bestrebungen, wie etwa das „**Sustainable Urban Logistics Planning**“ (SULP)⁴. Insbesondere in diesem Kontext dürfen die Gesamtsituation, die jeweiligen Beiträge der unterschiedlichen **urbanen Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehre** und deren Gestaltungs- und Lenkungsmöglichkeiten nicht aus den Augen verloren werden. Wichtig dabei sind Gesamtkonzeptionen mit multiplen, integrativen Gestaltungsansätzen. Die eindimensionale Betrachtungsweise – etwa auf bestimmte Mobilitätswerkzeuge oder Stakeholder – muss vermieden werden
- Das Postulieren nachhaltiger Entwicklungen erfordert insbesondere auch das Miteinbeziehen von sozialen Aspekten, wie den Schutz der Beschäftigten. Aber auch das Thema des **Arbeitskräftemangels**, die oft signifikante Differenz zwischen den Angeboten und den Anforderungen gegebener bzw. erforderlicher Qualifikationen und – damit einhergehend – Projekte und Modelle zur Höherqualifizierung sowie Attraktivierung des relevanten Bereiches in der Logistik entscheiden über die Zukunftsfähigkeit dieser Sparte. Die Ansätze sind dabei umso wirkungsvoller, je früher sie in den Bildungsweg eingreifen – je nach Art der Maßnahme zum Teil bereits in der frühen Bildungsphase (z.B. Lehrlingsausbildung). Dabei können gerade sie die langfristig wirksame Fundamentierung der Aspekte der intelligenten Energieeffizienz und des angewandten Klimaschutzes im Logistiksektor ausbilden.
- Im generellen Kontext einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes muss auch die Logistikbranche ihren Beitrag zur **Verringerung des Ressourcenverbrauchs sowie der Abfälle und Emissionen** leisten und die Realisierung einer fundamentalen Transformation der linearen Wirtschaftsweise zur Kreislaufwirtschaft unterstützen. Daher werden im Rahmen dieser Sonderrichtlinie Projekte gefördert, die entsprechend der Ziele der

⁴ Communication FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS The New EU Urban Mobility Framework {SWD(2021) 470} vom 14.12.2021

österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie⁵ dazu beitragen, dass durch die Umsetzung intelligenter Logistikkonzepte in einer kreislauforientierten Wirtschaft Rohstoffe umweltverträglich gewonnen werden und die daraus produzierten Güter möglichst ressourcenschonend und abfallarm hergestellt und verteilt werden. Schließlich müssen am Ende ihrer Verwendung Produkte und Güter in den Produktkreislauf zurückgeführt oder repariert werden, um ihren Wert so lange wie möglich zu erhalten. Auch diesbezüglich sind optimierte Logistikketten unabdingbar.

- Mehr und mehr in den Mittelpunkt des Interesses im Bereich Logistik rückt der Lebendtransport von Nutztieren. Das **Tierwohl** umfasst die Aspekte körperliche Gesundheit, die Ausführbarkeit von natürlichen Verhaltensweisen und das emotionale Wohlbefinden der Tiere. Die Mitgliedsstaaten haben den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung zu tragen⁶. Neben entsprechenden Schulungen und Befähigungen des Transportpersonales bieten sich insbesondere technische Möglichkeiten zum Nachweis des, über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehenden, Umgangs mit Lebewesen im Rahmen dieser Transporte an.

1.4 Die Grundlagen dieser Sonderrichtlinie

Die Rahmenbedingungen und Grundlagen, welche das Fundament für die Begründung der Sonderrichtlinie bilden, haben sich in den vergangenen Jahren laufend weiterentwickelt. Beispielsweise bildete die Basis für das 2019 ins Leben gerufenen Instrument der Logistikkförderung noch der Gesamtverkehrsplan für Österreich aus 2012⁷. Dieses Strategiedokument spannte bereits einen Bogen über alle Verkehrsträger und verschiedene verkehrspolitische Bereiche. Mobilität von Personen und der Transport von Gütern sollten gefördert und gleichzeitig die negativen Effekte auf Mensch und Umwelt minimiert werden mit dem Ziel, das österreichische Verkehrssystem effizienter, sozialer, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. An seine Stelle ist mittlerweile der

⁵ Österreich auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zirkulären Gesellschaft – Die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie, BMK (2022).

⁶ VERORDNUNG (EG) Nr. 1/2005 DES RATES vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97

⁷ bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien 2012

Mobilitätsmasterplan 2030⁸ getreten. Dieser hat nunmehr einen viel weitergehenden Anspruch an unser Mobilitätssystem, nämlich die Klimaneutralität im System bis zum Jahr 2040 zu erreichen. Dieses Ziel ist allerdings nur zu erreichen, wenn sowohl auf europäischer Ebene als auch in Österreich alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen. Der europäische Green Deal der Europäischen Kommission⁹ eröffnet diese Möglichkeit.

Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Verkehr ist dabei die verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden.

Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der Verkehrswende (Vermeiden, Verlagern) und der Energiewende im Verkehr (Verbessern mit Phasing-Out fossiler Energieträger und 100 Prozent erneuerbarer Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040. Unterstützt wird der Mobilitätsmasterplan 2030 dabei auch durch eine Reihe von sektorspezifischen Strategiedokumenten, wie den Masterplan Güterverkehr, die Neufassung der Luftfahrtstrategie oder das Aktionsprogramm Donau 2030.

1.5 Zum Wesen dieser Sonderrichtlinie

Die vorliegende Sonderrichtlinie zielt auf die Unterstützung ganzheitlicher Ansätze unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen im Logistiksektor ab. Das soll am Beispiel der oft zitierten letzten Meile verdeutlicht werden: Im Sinne einer ganzheitlichen Gestaltung des Mobilitätssystems müssen einerseits die Anforderungen des urbanen Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs entsprechende Betrachtung finden, z.B. zur Bewältigung von speziellen Herausforderungen, wie der Verkehrsflächenknappheit, Lieferzeit- bzw. Lieferortsbeschränkungen, Schnittstellenprobleme, Kostendruck,

⁸ BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich - Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital, Wien 2021

⁹ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION COM(2019) 640 final, The European Green Deal, Brussels, 11.12.2019

Emissionsreduktionen, Fachkräftemangel und andere. Andererseits ist auf Grund der räumlichen Struktur Österreichs die Umsetzung gesamtheitlicher Konzepte auch im ländlichen Raum bedeutend. Logistik ist also eine Querschnittsmaterie, die eng mit anderen angesprochenen Themenbereichen und einer Vielzahl von Interessensgruppen verknüpft ist.

Im Fokus der Förderung steht daher die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger unter Beteiligung der öffentlichen Hand zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit.

1.6 Abgrenzung zu anderen Förderprogrammen

Vorhaben im Bereich industrieller (Grundlagen-)Forschung oder experimenteller Entwicklung sowie Neu- und Weiterentwicklung von Technologien und Konzepten sind Inhalt einiger, bestehender Förderprogramme mit eben dieser Zielsetzung und werden daher im Zuge der Logistikförderung nicht unterstützt. Ebenso sind finanzielle Zuwendungen zum Betrieb des Schienengüterverkehrs an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kontext dieser Richtlinie nicht förderbar (vgl. z.B. Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen und dergleichen).

Bei Unklarheiten hinsichtlich der Abgrenzung zwischen den Förderprogrammen im Rahmen der Antragstellung ersuchen wir einerseits um eine direkte Kontaktaufnahme mit den programmverantwortlichen Abteilungen des BMK, sowie andererseits mit der Abwicklungsstelle dieser Sonderrichtlinie, welche einen nicht unbeträchtlichen Teil der Abwicklung der Programme im Sektor innehat. Weitere Informationen dazu unter www.bmk.gv.at sowie unter www.schig.com.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Beihilfenrecht

Diese Richtlinie ist eine Sonderrichtlinie nach § 5 der vom Bundesminister für Finanzen erlassenen "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln", BGBl. II Nr. 208/2014 idgF (ARR 2014).

Die ARR 2014 sind auf sämtliche Förderungen auf Basis dieser Sonderrichtlinie anwendbar, soweit nichts Abweichendes festgelegt wird.

Auf Ebene der Europäischen Union bilden folgende Verordnungen die Rechtsgrundlage der vorliegenden Sonderrichtlinie:

- Die 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 Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO), insbesondere Kapitel III Abschnitt 4 AGVO (Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation) Art. 25 (Durchführbarkeitsstudien siehe Punkt 5.1.), in Abschnitt 7 AGVO (Umweltschutzbeihilfen) Art. 36, 38 (Umsetzungsprojekte, siehe Punkt 5.2.) und 49 (Durchführbarkeitsstudien) und in Abschnitt 13 (Beihilfen für lokale Infrastrukturen) Art. 56 (Umsetzungsprojekte).
- Die VERORDNUNG (EU) Nr. 1407/2013 DER KOMMISSION vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. EU L 352/1 vom 24.12.2013, De-Minimis-VO)

Die Sonderrichtlinie enthält die Bedingungen für die Förderung von Vorhaben (Studien und Umsetzungsprojekte) im Bereich Logistik im gesamten österreichischen Bundesgebiet, die Bedingungen für eine Teilnahme am Förderungsprogramm und für den Abschluss eines Förderungsvertrages zwischen dem/der Förderungswerbenden und dem Bund (BMK), vertreten durch die SCHIG mbH (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft

mbH). Der Abschluss der entsprechenden Förderungsverträge (Punkt 7.5.) erfolgt im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 24 ARR 2014.

2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen

- RICHTLINIE (EU) 2022/2555 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (ABl. L 333/80 vom 27.12.2022, NIS-2-Richtlinie)
- RICHTLINIE 2012/27/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz (ABl. 325/1 vom 14.11.2012, Energieeffizienz-RL)
- VERORDNUNG (EU) 2020/1056 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, eFTI-Verordnung)
- Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit und zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 (23.2.2022, COM (2022) 71 final, 2022/0051(COD))
- RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinien 2013/34/EU, 2004/109/EG und 2006/43/EG und der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (ABl. L 322/15 vom 16.12.2022)
- VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198/13 vom 22.6.2020)
- Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG, BGBl. I Nr. 106/2011)
- Bundesgesetz über die Steigerung der Energieeffizienz bei Unternehmen und dem Bund (Bundes-Energieeffizienzgesetz – EEffG; BGBl. I Nr. 72/2014)
- OECD-LEITFADEN FÜR DIE ERFÜLLUNG DER SORGFALTPFLICHT FÜR VERANTWORTUNGSVOLLES UNTERNEHMERISCHES HANDELN - OECD RESPONSIBLE BUSINESS CONDUCT

- Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013, SWD (2021) 473 endgültig
- ANHANG des Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013
- Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993) idgF
- NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014) StF: LGBl. Nr. 3/2015 und vergleichbare Landesgesetze

3 Ziele und Indikatoren

3.1 Ziele

Die im Folgenden angeführten Oberziele liegen der gegenständlichen Richtlinie zugrunde. Maßnahmen, die im Rahmen dieser Richtlinie zur Umsetzung gelangen, müssen einen Beitrag zur Erreichung bzw. Verbesserung des Status Quo hinsichtlich einer oder mehrerer dieser Zielsetzungen erfüllen.

Die Wettbewerbsfähigkeit verbessern

Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sollen einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft im Bereich der Disziplin Logistik leisten und auf diesem Wege die Positionierung Österreichs bzw. österreichischer Unternehmen im internationalen Wettbewerb stärken und sichern. Transport und Logistik sind wesentliche Stützen der österreichischen Wirtschaft. Aktuelle Entwicklungen wie beispielsweise der weltweite Trend des Wachstums insbesondere großer Städte und Ballungszentren sowie Veränderungen im Konsumverhalten (intensivere Nutzung von Online-Angeboten) erzeugen ein Mehr an Logistik- und Verkehrsnachfrage und erfordern gezielte Maßnahmen zur Stärkung österreichischer Anbieter im internationalen Wettbewerb.

Die Standortattraktivität steigern

Für Standortattraktivität und Standortentscheidungen von Unternehmen spielen Transport und Logistik eine wichtige Rolle, ebenso wie Erreichbarkeit und Verfügbarkeit eines umfassenden Waren- und Dienstleistungsangebots für private Haushalte. Innovative Maßnahmen im Bereich Logistik tragen zum Erhalt sowie zur Steigerung der Standortattraktivität bei, sowohl im hochrangigen Netz, als auch im kleinräumigen und vor allem auch ländlichen Bereich (Zustellung von kleinteiligen Sendungen, Versorgungsqualität).

Nachhaltige Logistik schaffen

Nachhaltige Logistiklösungen sichern langfristig den Wohlstand der Gesellschaft.

- **Soziale Nachhaltigkeit**

Die Sicherung von bestehenden sowie die Schaffung von neuen attraktiven Arbeitsplätzen sind wesentliche Ziele auf dem Weg zu sozialer Nachhaltigkeit in Transport und Logistik. Maßnahmen können dabei auf eine volkswirtschaftliche Ebene abzielen (im Sinne von Versorgungssicherheit und Daseinsvorsorge), vielmehr aber noch auf Arbeitsplätze in Logistikunternehmen selbst. Neben zahlreichen höher qualifizierten Jobs bieten Unternehmen in der Disziplin Logistik Beschäftigungsmöglichkeiten für weniger qualifizierte Arbeitskräfte. In jedem dieser Fälle sind auch Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung von fairen, sicheren und diskriminierungsfreien Arbeitsbedingungen und Einkommen zu fördern. Auch Maßnahmen, die direkt oder indirekt die Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen erhöhen, ziehen eine potentielle Produktivitätssteigerung nach sich.

- **Ökologische Nachhaltigkeit**

Um die vom Güterverkehr verursachten negativen externen Effekte auszugleichen und weiter zu reduzieren, sind in hohem Maße jene Maßnahmen zu fördern, die eine Verringerung von schädlichen Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz zur Folge haben. Der Logistik fällt dabei als Dienstleister und somit Träger dieser Prozesse entscheidende Bedeutung zu. Dazu ist auf vermeidende (im Sinne einer Effektivitätssteigerung) sowie verringernde (im Sinne von Effizienzsteigerung) Aktivitäten mit zusätzlich innovativem Charakter zu setzen. Neben Handel und Industrie sollen außerdem positive Effekte bei Endkundinnen und Endkunden selbst gefördert werden. Damit leistet diese Richtlinie einen Beitrag zur Erreichung EU-weiter sowie nationaler umweltpolitischer Zielsetzungen. Neben reinen CO₂-basierten Optimierungspotenzialen stehen speziell im Bereich Logistik auch Faktoren wie Lärm, Staub und Flächenverbrauch sowie Tierwohl im Fokus.

3.2 Indikatoren

Zur Bemessung des Beitrags von Maßnahmen zur Erreichung der oben genannten Ziele werden unterschiedliche Indikatoren herangezogen. Diese korrelieren mit den Wirkungsparametern der der Richtlinie zugehörigen Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) und werden zur Bewertung der Projekte herangezogen (siehe dazu auch Kapitel 7.3 Förderungsentscheidung und -gewährung sowie im Förderungsleitfaden).

Wirtschaftlichkeit

Unter das Hauptthema Wirtschaftlichkeit sind die Themen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, Steigerung der Standortattraktivität sowie Effizienzsteigerung zu subsumieren.

Folgender Indikator wird dafür herangezogen:

- Beitrag zur Etablierung der Platzierung Österreichs im Logistics Performance Index (LPI) der World Bank Group Ranking unter den besten 10 Staaten weltweit (siehe auch WFA).

Arbeitsmarkt

Mithilfe der Logistikkförderung soll die Attraktivität des Arbeitsumfelds in der Logistik erhöht werden, um Arbeitsplätze zu schaffen.

Folgender Indikator wird dafür herangezogen:

- Beitrag zur Schaffung 2.000 qualifizierter Arbeitsplätze (siehe auch WFA).

Umwelt

Ein wesentliches Kriterium im Hinblick auf die zu erfüllenden nationalen Umwelt- und Klimaschutzvorgaben stellt die CO₂-Reduktion dar. Gemäß den Zielsetzungen der Bundesregierung ist bis 2030 eine Einsparung von 19% CO₂ Äquivalent zu realisieren, um damit die Zielerreichung der aktuellen Strategiedokumente (z.B. Mobilitätsmasterplan 2030) zu unterstützen.

Folgender Indikator wird dafür herangezogen:

- Einsparung von durchschnittlich 19% CO₂ Äquivalent durch das geförderte Projekt, wobei bei Studien die prognostizierten Einsparungen zu verwenden sind (siehe auch WFA).

Innovation

Ziel der Logistikförderung ist es, mithilfe von innovativen Ansätzen die Abwicklung der Logistik zu optimieren. Darunter ist allerdings nicht Grundlagenforschung im Sinn von klassischer Forschung und Entwicklung zu verstehen. Förderbare Maßnahmen stellen – gemessen am jeweiligen Stand der Technik – eine Neuheit bzw. eine wesentliche Verbesserung dar, um zu den oben genannten Zielen beitragen zu können. Dies muss anhand eines Vergleichs der Maßnahme mit bereits bestehenden Verfahren oder betrieblichen Techniken nachgewiesen werden. Im Gegensatz zu Vorhaben im Bereich industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung wird im Zuge dieser Fördermaßnahmen der Fokus auf die Umsetzung innovativer Logistikkonzepte gelegt. Dies nimmt in der Bewertungsmatrix des Leitfadens einen zentralen Stellenwert ein (vgl. dazu den Förderungsleitfaden).

Nachweisführung

Eine dementsprechende Nachweisführung ist für jede zu fördernde Maßnahme individuell beizubringen. Die Beurteilung erfolgt im Zuge des Prozesses der Projektauswahl und muss entsprechend transparent dokumentiert werden. Des Weiteren wird der/die Förderungsnehmer:in verpflichtet, innerhalb eines Jahres nach Finalisierung der geförderten Maßnahme die von ihm erstellte, firmenmäßig gefertigte Abrechnung des Vorhabens mit allen zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen, einschließlich des Abrechnungsberichtes in detaillierter und nachvollziehbarer Darstellung der Abwicklungsstelle vorzulegen.

Zielsetzung ist aufgrund der Heterogenität der Förderprojekte sowie der oft schwierigen Quantifizierbarkeit eine relative Verbesserung eines oder mehrerer Indikatoren. Ein entsprechendes Verbesserungspotential ist von Förderwerbenden bei der Antragstellung zu quantifizieren und dient als Kriterium für die Gewährung der Förderung. Nach Abschluss des Projekts ist von Förderwerbenden ein entsprechend quantifizierter Nachweis inklusive einer deskriptiven Darstellung der relativen Verbesserung – idealerweise ausgedrückt in Prozentwerten – verpflichtend beizubringen. Dies fließt als Grundlage in die Programmevaluierung ein.

Hinsichtlich der konkreten Zielwerte für die jeweiligen Indikatoren wird zusätzlich auf die Zielzustände in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung des Förderprogramms verwiesen:

- Beitrag zur nachhaltigen Etablierung Österreichs im Logistics Performance Index (LPI) der World Bank Group unter den 10 besten Nationen weltweit.
- Einsparung von durchschnittlich 19 % CO₂-Äquivalent pro gefördertem Projekt (inkl. prognostizierten Einsparungen) um damit die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans zu unterstützen.
- Unterstützung zur nachhaltigen Schaffung von mindestens 2.000 qualifizierten Arbeitsplätze in der Logistikwirtschaft.

Gemäß § 44 ARR 2014 wird diese Sonderrichtlinie sowie das auf Basis dieser Richtlinie abgewickelte Programm vom BMK bzw. von der Abwicklungsstelle regelmäßigen Evaluierungen unterzogen, ob die festgelegten Ziele erreicht worden sind. Dabei kann der:die Fördernehmende im Fördervertrag verpflichtet werden, entsprechend mitzuwirken.

4 Förderungsgegenstand, Förderungswerber Förderungsart und -höhe

4.1 Förderungsgegenstand

Durchführbarkeitsstudien

Gegenstand der Förderung sind Studien, die sich entweder mit der generischen Entwicklung von Lösungen im Bereich Logistik (siehe dazu die Logistik-Definition in der Präambel) oder mit der Prüfung konkreter Lösungsansätze befassen. Dabei sind jedenfalls der innovative Charakter der Studieninhalte sowie die Absicht einer – darauf aufbauenden – Umsetzung der Studienergebnisse hervorzuheben.

Förderbare Maßnahmen sind demzufolge beispielsweise Logistikkonzepte mit innovativem, umsetzungsorientiertem Charakter, Konzepte für Effizienzsteigerungsmaßnahmen aber auch Nutzungskonzepte für vorhandene Infrastrukturen.

Im Zuge der Durchführbarkeitsstudie sollen die für eine spätere Umsetzung relevanten Logistik-Akteure (zum Beispiel aus den Bereichen Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen) einbezogen werden. Projekten unter Beteiligung der entsprechenden industriellen Partner wird eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit unterstellt, und damit ein direkter Beitrag zur Erreichung der zuvor genannten Ziele.

Abhängig von der territorialen Ausprägung einer Maßnahme sind außerdem die relevanten Gebietskörperschaften bzw. kommunalen Gesellschaften aktiv miteinzubinden.

Umsetzungspiloten

Zentraler Wesenszug von beantragten Projekten im Förderungsgegenstand „Umsetzungspiloten“ ist die Verknüpfung des Innovations- mit dem Umsetzungscharakter der beabsichtigten Investition sowie die Neuartigkeit der vorgeschlagenen Inhalte. Dies

kann sich etwa im Einsatz neuer systemischer bzw. kooperativer Lösungsansätze oder neuer bzw. bisher im Branchenbereich nicht zur Anwendung gelangender Technologien manifestieren.

In diesem Sinne sind Logistikprojekte aus dem in der Präambel beschriebenen Themenbereichen angesprochen, die sämtliche relevante und notwendige Akteure vereinen und daher auch imstande sind, einen zukünftigen Markterfolg der Lösungsansätze zu ermöglichen.

Somit sollen neue logistische, kooperative, technologische als auch regulative Lösungsansätze im Bereich Logistik im Echtbetrieb erprobt und ausgerollt werden. Essenziell ist dabei der Innovations- und Umsetzungscharakter der Maßnahme. Zu diesem letzteren Zweck sind in erster Linie Projekte angesprochen, die sämtliche relevanten und notwendigen Akteure vereinen und daher auch imstande sind, derartige Maßnahmen umzusetzen wie zum Beispiel

- Städte, Kommunen, Gebietskörperschaften auf Gemeindeebene und/oder kommunalen Gesellschaften,
- umsetzende Unternehmen (Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen etc.) sowie
- Partner für Coaching und Projektbegleitung (Beratungsunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, Raum- und Verkehrsplaner:innen, etc.).

Umsetzungsbegleitung

Der Fördergegenstand „Umsetzungsbegleitung“ bietet für wirtschaftliche und kommunale Akteure die Möglichkeit, auf den im Rahmen der „Umsetzungspiloten“ gewonnenen Ergebnissen aufzubauen und diese zu nutzen. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht nur die jeweiligen Innovationsträger von der Förderung unterstützt werden, sondern deren sinnvolle und zielführende Aktivitäten auch weiteren am Markt Teilnehmenden zu Gute kommen können. Dies bewirkt – zusammen mit dem verpflichtenden Teilen der Projektergebnisse und -erfahrungen von Pilotprojekten eine erwünschte Hebelwirkung und beschleunigt damit die Marktdurchdringung der durch das Förderprogramm intendierten Ziele (Katalysatoreffekt).

4.2 Förderungswerbende

Antragsberechtigt sind vom Bund verschiedene juristische Personen, eingetragene Personengesellschaften und natürliche Personen.

Förderungswerbende, welche Forschungseinrichtungen im Sinne des Unionsrahmens für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEul-Rahmen, ABl. C 198 vom 27.6.2014) sind, müssen die Erfüllung der Voraussetzungen des Unionsrahmens und damit die Förderung keine Beihilfe im Sinne des Artikel 107 Abs. 1 AEUV ist, mittels „*Eigenerklärung zur Eigenschaft als Forschungseinrichtung sowie zur nichtwirtschaftlichen Tätigkeit*“ nachweisen (siehe dazu Leitfaden und Ausschreibungsunterlagen). Förderungswerbende, welche keine Unternehmen im Sinne des EU-Beihilfenrechts sind und daher nicht unter das EU-Beihilfenrecht fallen, müssen dies mittels „*Erklärung zur nicht-wirtschaftlichen Tätigkeit nach EU-Beihilfenrecht*“ nachweisen (siehe dazu Ausschreibungsunterlagen).

Beinhaltet die geförderte Leistung Mobilitäts- und Logistikkonzepte, die die Zustimmung der Länder bzw. Gemeinden erfordern, hat der:die Förderungswerbende diese Zustimmung vor Einreichung des Förderungsantrages schriftlich einzuholen (bspw. in Form eines Letter of Intent oder Letter of Commitment).

4.3 Förderungsart

Die Förderung erfolgt in Form einer Einzelförderung (§ 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014) von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (= sonstige Geldzuwendungen gem. § 2 Z 3 ARR 2014).

Die Auszahlung erfolgt in der Regel nach Ende der Projektlaufzeit, bei mehrjährigen Projekten kann eine jährliche Auszahlung nach Vorlage entsprechender Zwischenberichte erfolgen.

Die Projektdauer ist im Bereich Durchführbarkeitsstudien auf ein Jahr und im Bereich Umsetzung (Umsetzungspiloten und Umsetzungsbegleitung) auf drei Jahre zu begrenzen.

Förderungsnehmende können in zu begründenden Ausnahmefällen eine angemessene Verlängerung der ursprünglichen Projektlaufzeit auch über die maximale

Projektlaufzeitbegrenzung hinaus beantragen. Eine Entscheidung über einen solchen Antrag zur Projektlaufzeitverlängerung erfolgt durch den Fördergeber.

4.4 Förderungshöhe

4.4.1 Förderungsquote

Die Förderungsquote im Bereich **Durchführbarkeitsstudien** beträgt **maximal 50 %** der förderbaren Kosten (Art. 25 Z 5 d) AGVO).

Die Förderungsquote im Bereich **Umsetzungspiloten und Umsetzungsbegleitung** beträgt **maximal 40 %** (Art. 36 Z 6 AGVO) der förderbaren Kosten. Bei Beihilfen für mittlere Unternehmen kann die Intensität um 10 Prozentpunkte, bei Beihilfen für kleine Unternehmen um 20 Prozentpunkte erhöht werden (Art. 25 Z 6 a) und Art. 36 Z 7 AGVO).

Liegt der Förderbetrag unter EUR 200.000 (bzw. EUR 100.000 bei einem Unternehmen, das im gewerblichen Straßengüterverkehr tätig ist) kann eine **De-Minimis-Förderung** zur Anwendung gelangen. Detaillierte Bedingungen und Formalitäten sind in den entsprechenden Ausschreibungsdokumenten darzustellen.

4.4.2 Maximale Förderungshöhe und Geringfügigkeitsgrenze

Die maximale Förderungshöhe im Bereich **Durchführbarkeitsstudien** beträgt **EUR 150.000**, die minimale Förderungshöhe liegt bei EUR 10.000.

Die maximale Förderungshöhe im Bereich **Umsetzungspiloten** beträgt **EUR 350.000**, die minimale Förderungshöhe liegt bei EUR 20.000.

Die maximale Förderungshöhe im Bereich **Umsetzungsbegleitung** beträgt **EUR 200.000**, die minimale Förderungshöhe liegt bei EUR 15.000.

4.4.3 Kumulierung

Beabsichtigen auch andere Rechtsträger dem:der Förderungswerbenden für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben sie sich vorher mit dem BMK bzw. der Abwicklungsstelle abzustimmen (§ 13 ARR 2014). Eine

Kumulierung mit anderen Förderungen ist grundsätzlich möglich, sofern im Bereich der AGVO die maximal zulässigen Beihilfehöchstintensitäten eingehalten werden (siehe Art. 8 AG-VO). Eine entsprechende Abstimmung der Förderstellen untereinander findet statt (Transparenzdatenbankabfrage).

5 Förderungsvoraussetzungen

Diese Sonderrichtlinie begründet keinen Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung bzw. einen Kontrahierungszwang des Bundes.

Allgemeine Förderungsvoraussetzungen

Kosten, die vor der Antragstellung bzw. einem von der Abwicklungsstelle festgelegten Stichtag anfallen, können nicht berücksichtigt werden. Der:die Förderungswerbende muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein. Alle zu Gebote stehenden Finanzierungsmöglichkeiten müssen ausgeschöpft sein. Ohne Förderung aus Bundesmitteln wäre die Realisierung des Projektes nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt möglich.

Der:die Fördernehmende hat im Förderantrag anzugeben (§§ 17, 18 ARR 2014),

- welche Forderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln der:die Fördernehmende in den letzten drei Jahren vor Einbringung des Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden,
- um welche Förderungen der:die Förderungswerbende bei einer anderen haushaltsführenden Stelle des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften und der Europäischen Union angesucht hat, über die Gewährung aber noch nicht entschieden wurde oder noch ansuchen will und
- dass kein gesetzlicher Ausschlussgrund vorliegt.

Die Abwicklungsstelle nimmt zur Überprüfung der Angaben der Förderungswerbenden jedenfalls auch eine Abfrage aus dem Transparenzportal im Sinne des § 17 Abs. 2 ARR 2014 vor.

6 Förderbare Kosten

6.1 Förderbare Kosten

Förderbare Kosten sind alle dem Projekt zurechenbaren Ausgaben bzw. Aufwendungen, die direkt, tatsächlich und zusätzlich (zum herkömmlichen Betriebsaufwand) für die Dauer der geförderten Projektstätigkeit dem:der Förderungsnehmenden entstanden sind.

Frühester Stichtag für die Kostenanerkennung ist das Datum der Einreichung des Förderungsantrages bei der Abwicklungsstelle.

Folgende Kosten sind im Rahmen der Bestimmungen des § 34 ARR 2014 (Abschnitt 7) förderbar:

- Personalkosten (Personen, die direkt mit dem Projekt beschäftigt sind)
- Investitionskosten (Investitionen, die im Rahmen der Umsetzung innovativer Logistikkonzepte zur Anpassung der betrieblichen Logistikprozesse sowie für kleinräumige infrastrukturelle Anpassungen getätigt werden); im Falle von einer Nutzungsdauer von Investitionsobjekten, welche über die Projektdauer hinausgeht, sind nur die anteiligen Investitionskosten förderbar; hinsichtlich leasingfinanzierter Investitionsgüter gelten die Bestimmungen gem. § 35 ARR 2014
- Sachkosten (z.B. Reise- und Drittleisterkosten)

Personal- und Reisekosten sind nicht in jeglicher Form förderbar. Verwiesen wird diesbezüglich auf die Bestimmungen des § 34 ARR 2014.

6.2 Nicht förderbare Kosten

Nicht förderbare Kosten sind:

- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrags angefallen sind
- Kosten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen
- Kosten, die nach Projektende angefallen sind

Außerdem sind folgende Kosten nicht förderbar:

- Ankauf von Grundstücken und Baulichkeiten
- Bau von Verwaltungsgebäuden, Belegschaftshäusern, Garagen, Haustankstellen, Lagerhallen, Lagerflächen u.dgl., die nicht unmittelbar für die Durchführung/Umsetzung des Fördergegenstandes erforderlich sind
- Reparaturen aller Art
- Ankauf von allgemeiner Büro- und Geschäftsausstattung
- Ankauf von konventionell betriebenen Fahrzeugen
- finanzielle Sanierung von Betrieben

Überschreitet die Amortisationsdauer einer angeschafften Sache den Leistungszeitraum, darf maximal der Kostenanteil gefördert werden, der der Abschreibung für den Leistungszeitraum nach EStG 1988 entspricht.

6.3 Umsatzsteuer

Eine anteilige Umsatzsteuer ist nicht förderungsfähig. Die Regelungen des § 33 Abs. 1 und Abs. 2 ARR 2014 sind Bestandteil des Förderungsvertrages.

7 Ablauf der Förderungsgewährung

7.1 Allgemeines

Das BMK als haushaltsführende Stelle hat die SCHIG mbH mit der Abwicklung des gegenständlichen Förderungsprogrammes beauftragt. Die SCHIG mbH (als Abwicklungsstelle iSd § 8 Abs. 1 ARR 2014) schließt die Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Bundes (BMK).

Die Abwicklungsstelle wird auf ihrer Website (www.schig.com) einen Förderungsleitfaden veröffentlichen, der auf Basis dieser Sonderrichtlinie Inhalte und Ziele des Förderungsprogrammes, Art und Umfang der Förderung, Förderungsgebiet, Beurteilungskriterien und Details zur Förderungsabwicklung beinhalten wird.

7.2 Förderungsantrag

Die Abwicklungsstelle wird auf ihrer Website ebenfalls ein Formular für den Förderungsantrag zur Verfügung stellen.

Der/die Förderungswerbende hat diesen Förderungsantrag in deutscher Sprache auszufüllen und innerhalb der ggf. im Förderungsleitfaden zur Einreichung von Förderungsansuchen festgelegten Frist einzureichen. Das Förderungsansuchen hat einen der Eigenart der Leistung entsprechenden Leistungs-, Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan und alle sonstigen auf die geförderte Leistung Bezug habende Unterlagen zu enthalten (Spezifikationen dazu sind Inhalt des Förderungsleitfadens).

7.3 Förderungsentscheidung und -gewährung

Förderungsansuchen, die die formalen und inhaltlichen Anforderungen erfüllt haben, werden mithilfe eines nachvollziehbaren und transparenten Verfahrens, welches im Förderungsleitfaden im Detail erläutert wird, beurteilt.

Ein Gremium zusammengesetzt aus Personen mit profunder Expertise urteilt unter Anwendung von, im Leitfaden angeführten, Bewertungsindikatoren und Effizienzkriterien und unterbreitet auf Basis der Diskussionsergebnisse, Vorschläge für die Förderungsentscheidung. Teil des Gremiumsvorschlags können im Detail formulierte Auflagen und/oder Bedingungen sein, die geeignet sind, die Erreichung des Förderungszwecks zu gewährleisten.

Die Bewertung des Gremiums ist Grundlage der Förderungsentscheidung. Die Förderungsentscheidung obliegt dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Die Abwicklungsstelle teilt dem:der Förderungswerbenden die Förderungsentscheidung schriftlich mit. Eine negative Entscheidung enthält die Gründe für die Ablehnung. Eine positive Förderungsentscheidung enthält einen Förderungsvertrag (Punkt 7.4.), allenfalls mit Auflagen (Punkt 7.5) sowie den Hinweis darauf, dass der:die Förderungsnehmende die Förderungsentscheidung innerhalb einer angemessenen Frist anzunehmen hat, widrigenfalls die Förderungszusage als widerrufen gilt (§ 23 Abs. 4 ARR 2014).

7.4 Inhalt des Förderungsvertrages

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag unter Berücksichtigung des § 24 ARR 2014 (1) Inhalte des Fördervertrags bzw. (2) Förderungsbedingungen errichtet. Die Abwicklungsstelle schließt diese Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Förderungsgebers BMK.

Die vorliegende Sonderrichtlinie bildet einen integrierten Bestandteil des Förderungsvertrages. Bestimmungen der Richtlinie, die sich nur an die Abwicklungsstelle richten, haben für den:die Förderungswerbenden informativen Charakter. Von dieser Sonderrichtlinie oder vom Fördervertrag abweichende mündliche oder schriftliche Festlegungen sind unwirksam.

7.5 Sonstige Auflagen

Die vom Gremium festgelegten Auflagen und/oder Bedingungen sind im Förderungsvertrag im Detail festzuhalten.

7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung

Die Rückforderungsgründe des § 25 ARR 2014 werden Inhalt des Förderungsvertrages. Die Verzinsung richtet sich nach § 25 Abs. 3-5 ARR 2014.

Gemäß § 25 Abs. 7 ARR 2014 wird mit dem:der Förderungswerbenden vereinbart, dass die gewährte Förderung auf das gemäß § 15 Abs. 2 ARR 2014 oder nach unionsrechtlichen Bestimmungen zulässige Ausmaß gekürzt werden kann,

1. wenn sie oder er nach dem Zeitpunkt des Förderungsansuchens von einem anderen Organ des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften eine Förderung für dieselbe Leistung, auch wenn mit verschiedener Zweckwidmung, erhält, welche bei der Zuerkennung der Förderung nicht bekannt war, oder
2. wenn sie oder er eine höhere als die ursprünglich vereinbarte Eigenleistung erbringt oder erbringen kann,

sofern nicht eine Vertragsänderung aus Sicht der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle zweckmäßig erscheint. Von einer Kürzung kann dann Abstand genommen werden, wenn die Beiträge gemäß Z 1 und 2 zur Erbringung der ursprünglich vereinbarten geförderten Leistung (§ 24 Abs. 1 Z 5 ARR 2014) notwendig sind. Falls die Förderung bereits ausbezahlt wurde, kann eine entsprechende Rückforderung erfolgen. § 25 Abs. 1 und 2 ARR 2014 bleiben unberührt und die Abs. 3 und 4 sind sinngemäß anzuwenden.

Nachträglich gewährte Förderungen (Zuschüsse oder sonstige Zuwendungen) anderer Rechtsträger zum gegenständlichen Projekt/Vorhaben (§ 25 Abs. 7 ARR 2014), die im eingereichten/genehmigten Förderungsansuchen nicht oder nicht in diesem Ausmaß enthalten waren, sind auf der gleichen Kostenstelle (oder in einer ähnlichen Form eindeutig) wie die Ausgaben zu verbuchen, im Rahmen der Abrechnung des Projekts/Vorhabens zu berücksichtigen und reduzieren die förderfähigen Gesamtkosten des Projekts/Vorhabens.

7.7 Datenschutz

Der:die Förderungswerbende nimmt mit Einreichen des Förderantrages und Unterzeichnung des Förderungsvertrages zur Kenntnis,

- dass das BMK als Verantwortlicher und die Abwicklungsstelle SCHIG mbH als Auftragsverarbeiter berechtigt sind, alle im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung der Förderung anfallenden personenbezogenen Daten zu Abwicklungs- und Kontrollzwecken sowie zur Wahrnehmung der ihnen gesetzlich übertragenen Aufgaben zu verwenden,
- dass das BMK als Verantwortlicher und die Abwicklungsstelle SCHIG mbH als Auftragsverarbeiter berechtigt sind, die zur Beurteilung des Vorliegens der Förderbedingungen erforderlichen personenbezogenen Daten über die dem BMK und der SCHIG mbH vom Förderungswerber selbst erteilten Auskünfte hinaus auch durch Rückfragen bei den in Betracht kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben und an diese zu übermitteln, sowie Transparenzportalabfragen gemäß § 32 Abs. 5 TDBG 2012 durchzuführen,
- dass es dazu kommen kann, dass Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144), des Bundesministeriums für Finanzen (insbesondere gemäß §§ 57 bis 61 und 47 BHG 2013 sowie § 14 ARR 2014) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen sowie
- dass das BMK als Verantwortlicher und die Abwicklungsstelle SCHIG mbH als Auftragsverarbeiter berechtigt sind, personenbezogene Daten zu veröffentlichen, soweit dies auf Grund von nationalen und beihilferechtlichen Bestimmungen (Punkt 2.) vorgeschrieben bzw. im Förderungsvertrag vorgesehen ist.

Der:die Förderungswerbende hat im Förderungsvertrag zu bestätigen, dass die Offenlegung von Daten natürlicher Personen gegenüber dem BMK oder der SCHIG mbH in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der DSGVO erfolgt und die betroffenen Personen vom Förderungswerber über die Datenverarbeitung des BMK bzw. der SCHIG mbH informiert werden oder wurden (§ 27 ARR 2014).

7.8 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Wien. Der Förderungsgeber behält sich vor, den:die Förderungsnehmenden auch an seinem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung

8.1 Kontrolle

Der:die Förderungsnehmende hat der Abwicklungsstelle einen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis bestehenden Verwendungsnachweis vorzulegen. Es gelten §§ 40-42 ARR 2014.

Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Prüfung durch die Abwicklungsstelle nach dem im Förderungsvertrag festgelegten, am Projektfortschritt orientierten Zeitplan.

Um Mehrfachförderungen auszuschließen, erfolgen regelmäßige Abfragen in der Transparenzdatenbank des Bundes (TDBG 2012).

Details und Kontrollmaßnahmen sind dem Förderungsleitfaden zu entnehmen.

8.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Förderung ist nur insoweit und nicht eher vorzunehmen, als sie zur Leistung fälliger Zahlungen durch den:die Förderungsnehmenden für die geförderte Leistung entsprechend dem Förderungszweck benötigt wird und darf nur an Förderungsnehmende oder an andere im Förderungsvertrag ausdrücklich genannte natürliche oder juristische Personen oder Personengesellschaften erfolgen.

Die Auszahlung der Förderung für eine Leistung, die sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, kann der voraussichtlichen Bedarfslage entsprechend grundsätzlich in pauschalierten Teilbeträgen und mit der Maßgabe vorgesehen werden, dass ein weiterer Teilbetrag erst dann ausgezahlt wird, wenn ein Verwendungsnachweis über den jeweils bereits ausbezahlten Teilbetrag erbracht worden ist, wobei die Auszahlung von mindestens 10 % des insgesamt zugesicherten Förderungsbetrages grundsätzlich erst nach erfolgter Abnahme des abschließenden Verwendungsnachweises vorzubehalten ist.

Bei der Festlegung der Auszahlungstermine ist auch auf die Verfügbarkeit der erforderlichen Bundesmittel und bei von der EU kofinanzierten Leistungen auf die Bereitstellung der entsprechenden EU-Mittel Bedacht zu nehmen.

Sofern dies mit der Eigenart der Förderung vereinbar ist, hat die Abwicklungsstelle überdies auszubedingen, dass die Auszahlung einer Förderung aufgeschoben werden kann, wenn und solange Umstände vorliegen, welche die ordnungsgemäße Durchführung der Leistung nicht gewährleistet erscheinen lassen (§ 43 Abs. 4 ARR 2014).

Wurde eine Förderung wegen Nichterfüllung der für ihre Auszahlung vorgesehenen Voraussetzungen mit Ablauf des Finanzjahres, für das die Förderungszusage abgegeben wurde, zur Gänze oder teilweise nicht ausbezahlt, darf die Abwicklungsstelle die Wirksamkeit der Förderungszusage bis zum Ablauf des nächstfolgenden Finanzjahres verlängern, wenn die Ausführung der Leistung ohne Verschulden des Förderungsnehmers eine Verzögerung erfahren hat und die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist.

Es gelten außerdem die Bestimmungen der §§ 39-45 ARR 2014.

8.3 Evaluierung

Die Abwicklungsstelle nimmt während der Laufzeit der Richtlinie (einschließlich eines Auslaufzeitraums von Projekten in Abwicklung) ein laufendes Monitoring vor. Zusätzlich zum laufenden Monitoring wird nach über der Hälfte der Laufzeit der Richtlinie eine Zwischenevaluierung vorgenommen. Die Schlussevaluierung des gesamten Förderungsprogramms erfolgt nach Abschluss sämtlicher Projekte, die auf Basis dieser Sonderrichtlinie durchgeführt worden sind an Hand der in dieser Sonderrichtlinie festgelegten Ziele und Indikatoren (vgl. §44 Abs.2 ARR 2014).

Hinsichtlich der Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms wird auf § 44 Abs. 2 ARR 2014 verwiesen.

Der:die Förderungsnehmende und die Abwicklungsstelle sind verpflichtet, alle die Förderung betreffenden Aufzeichnungen und Unterlagen zehn Jahre ab Ende des Jahres der Endauszahlung der Förderung sicher und überprüfbar aufzubewahren.

Details zu den Mitwirkungspflichten des:der Förderungsnehmenden werden im Förderungsleitfaden geregelt.

9 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am 01. 01. 2024 in Kraft.

Diese Richtlinie tritt am 31. 12. 2028 außer Kraft

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 - 651701

logistik@bmk.gv.at

bmk.gv.at