

E-Mobilitätsoffensive 2023

Gesamtumfang 95 Millionen Euro für das Jahr 2023

Um den eingeschlagenen Kurs Richtung Dekarbonisierung des heimischen Verkehrssystems weiterzuführen stellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für das Jahr 2023 95 Millionen Euro für die Förderung der Elektromobilität zur Verfügung. Die angeführten Förderangebote für Elektromobilität mit erneuerbarer Energie in Österreich werden vom BMK – und dort wo festgehalten – in Zusammenarbeit mit Automobil- und Zweiradimporteuren umgesetzt.

Voraussetzung für alle Förderangebote E-Mobilität:

100 % Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern

Alle im Folgenden angeführten **Förderangebote** werden für sämtliche Antragstellungen ab Ende Jänner 2023 **bis 31. März 2024** (bzw. solange Budget verfügbar ist) in Abhängigkeit des Bundesbudget 2023 und der Beschlüsse des KLIEN Präsidium vorgeschlagen und umfassen auch sämtliche registrierten Förderfälle, die bis 31. März 2024 einlangen (bzw. solange Budget verfügbar ist). Die detaillierten Förderangebote für E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur sind im Folgenden im Detail dargestellt:

Die detaillierten Förderangebote für E-Fahrzeuge sind im Folgenden im Detail dargestellt.

Förderangebote für Privatpersonen	2
Elektro-Pkw	2
Elektro-Zweiräder und E-Leichtfahrzeuge	3
Private E-Ladeinfrastruktur	3
Förderangebote für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine	5
Elektro-Pkw für E-Taxi, E-Carsharing, Fahrschulen und Soziale Einrichtungen	5
Leichte E-Nutzfahrzeuge	6
Elektro-Kleinbusse und Elektro-Leichtfahrzeuge	6
Elektro-Zweiräder	7
Öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur mit nicht-diskriminierendem Zugang	7
Betriebliche Ladeinfrastruktur ohne öffentlichen Zugang	8

Förderangebote für kombinierte Maßnahmen.....	10
Elektro-PKW und Elektro-Kleinbusse für E-Taxi, E-Carsharing, Fahrschulen und Soziale Einrichtungen	10
Flottenumstellungsprogramme 2023	12
Zero Emission Mobility.....	12
Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN)	12
Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)	12
Ladeinfrastruktur in unterversorgten Gebieten (LADIN).....	13
Wie kommen Private, Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Förderung?.....	14

Förderangebote für Privatpersonen

- Die Fördersätze für Privatpersonen sind Pauschalfördersätze, welche auf maximal 50 % der förderfähigen Kosten begrenzt sind.

Elektro-Pkw

Der E-Mobilitätsbonus für Elektro-Pkw ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1:

- **E-Pkw mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV)**
2.000 Euro Automobilimporteure + 3.000 Euro BMK
insgesamt 5.000 Euro pro Fahrzeug
- **Plug-In Hybrid (PHEV) und Range Extender (REX, REEV)**
1.250 Euro Automobilimporteure + 1.250 Euro BMK
insgesamt 2.500 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

Voraussetzung: maximal 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell), mindestens 60 km vollelektrische Reichweite nach WLTP. PHEV, REX, REEV mit Dieselantrieb sind nicht förderfähig. Für die Förderung von Plug-In Hybriden steht insgesamt ein Budget von maximal 3 Mio. Euro zur Verfügung.

Elektro-Zweiräder und E-Leichtfahrzeuge

Der E-Mobilitätsbonus für E-Zweiräder (E-Mopeds und E-Motorräder) ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Zweiradimporteuren:

- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L1e**
350 Euro Zweiradimporteure + 450 Euro BMK
insgesamt 800 Euro pro Fahrzeug
- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L3e ≤ 11 kW (15 PS)**
500 Euro Zweiradimporteure + 700 Euro BMK
insgesamt 1.200 Euro pro Fahrzeug
- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L3e > 11 kW (15 PS)**
500 Euro Zweiradimporteure + 1.400 Euro BMK
insgesamt 1.900 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Zweiradimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den in der Praxis üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

Private E-Ladeinfrastruktur

Die private Ladeinfrastruktur ist weiterhin **mit einem gemeinsamen Antrag** zusammen mit einem privaten E-Fahrzeugkauf und auch **unabhängig vom Fahrzeugkauf** als reine E-Ladeinfrastruktur-Förderung förderbar.

- **kommunikationsfähige Wallbox (Heimladestation) oder kommunikationsfähiges intelligentes 3-phasiges Ladekabel in einem Ein-oder Zweifamilienhaus**
insgesamt 600 Euro BMK pro Wallbox bzw. intelligenten Ladekabel
- **Intelligente kommunikationsfähige Ladestation bei Installation in einem Mehrparteienhaus als Einzelanlage**
insgesamt 900 Euro BMK pro kommunikationsfähiger Ladestation
- **Intelligente kommunikationsfähige Ladestation mit Lastmanagement bei Installation in einem Mehrparteienhaus als Teil einer Gemeinschaftsanlage**
insgesamt 1.800 Euro BMK pro kommunikationsfähiger Ladestation als Teil einer Gemeinschaftsanlage

Voraussetzung: Eine kommunikationsfähige Wallbox bzw. intelligentes Ladekabel ist unabhängig vom Fahrzeugkauf förderfähig. Eine Wallbox muss von einem konzessionierten Elektrofachbetrieb installiert und bei $\geq 3,6$ kVA beim Netzbetreiber gemeldet werden. Es wird empfohlen beim Kauf bzw. der Installation der Ladeinfrastruktur ab einer Leistung von 3,68 kVA darauf zu achten, dass diese vorbereitet ist über eine Schnittstelle leistungsreduzierende Eingriffe durchführen zu können. Nehmen Sie dazu Kontakt mit einem konzessionierten Elektrofachbetrieb auf. Material- und Montagekosten (Montagekosten nur bei fix montierten Wallboxen) sowie die Kosten der baulichen Basis-Infrastruktur für Gemeinschaftsanlagen in einem Mehrparteienhaus sind förderfähig. Netzentgelte sind nicht förderfähig.

Förderangebote für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine

- Die Fördersätze für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine sind Pauschalfördersätze, welche auf maximal 30 % der förderfähigen Kosten begrenzt sind. Nachfolgend aufgelistete Förderungen werden grundsätzlich **nach der Umsetzung gewährt** (gemäß De-Minimis-Regelung).

Elektro-Pkw für E-Taxi, E-Carsharing, Fahrschulen und Soziale Einrichtungen

Der E-Mobilitätsbonus für Elektro-Pkw ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1. Für die Anschaffung von Fahrzeugen mit reinem Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb **ausschließlich** für E-Taxi, E-Carsharing und E-Fahrzeugen für Fahrschulen und Soziale Einrichtungen (Einrichtungen in dieser Kategorie wird voraussichtlich entweder in De-Minimis oder AGVO möglich sein. Beachten Sie den Leitfaden):

- **E-PKW mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), N1≤2,0 to hzG***
1.000 Euro Automobilimporteure + 1.000 Euro BMK
insgesamt 2.000 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

Voraussetzung: max. 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell). PHEV, REX, REEV sind nicht förderfähig.

Hinweis: Die generelle Förderung für BEV-, FCEV- und PHEV-PKW wird 2023 nicht weitergeführt. Für Betriebe mit einem Kaufvertrag aus dem Jahr 2022 soll eine begrenzte Möglichkeit bestehen eine Förderung einzureichen. An einer konkreten Lösung wird derzeit gearbeitet. Beachten Sie, dass das Rechnungsdatum zum Zeitpunkt der Antragstellung bis zu 9 Monate zurückliegen kann.

* to hzG: Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht

Leichte E-Nutzfahrzeuge

Der E-Mobilitätsbonus für leichte E-Nutzfahrzeuge ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klasse N1.

- **Leichtes E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), N1>2,0 und ≤2,5 to hzG***
2.000 Euro Automobilimporteure + 4.000 Euro BMK
insgesamt 6.000 Euro pro Fahrzeug
- **Leichtes E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), N1>2,5 to hzG***
2.000 Euro Automobilimporteure + 8.000 Euro BMK
insgesamt 10.000 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

Elektro-Kleinbusse und Elektro-Leichtfahrzeuge

Der E-Mobilitätsbonus für leichte Elektro-Kleinbusse ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1 und M2:

- **E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), M1>2,0 und ≤2,5 to hzG***, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:
2.000 Euro Automobilimporteure + 4.000 Euro BMK
insgesamt 6.000 Euro pro Fahrzeug
- **E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), M1>2,5 to hzG***, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:
2.000 Euro Automobilimporteure + 8.000 Euro BMK
insgesamt 10.000 Euro pro Fahrzeug
- **E-Kleinbus (Klasse M2)**
2.000 Euro Automobilimporteure + 18.000 Euro BMK
insgesamt 20.000 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- **E-Leichtfahrzeug (Klasse L2e, L5e, L6e, L7e)**

insgesamt 1.300 Euro pro Fahrzeug

Elektro-Zweiräder

Der E-Mobilitätsbonus für E-Zweiräder (E-Mopeds und E-Motorräder) ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Zweiradimporteuren:

- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L1e**

350 Euro Zweiradimporteure + 450 Euro BMK

insgesamt 800 Euro pro Fahrzeug

- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L3e ≤ 11 kW (15 PS)**

500 Euro Zweiradimporteure + 700 Euro BMK

insgesamt 1.200 Euro pro Fahrzeug

- **E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L3e > 11 kW (15 PS)**

500 Euro Zweiradimporteure + 1.400 Euro BMK

insgesamt 1.900 Euro pro Fahrzeug

Öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur mit nicht-diskriminierendem Zugang

- **AC-Normalladepunkt mit mindestens 11 kW bis ≤ 22 kW**

insgesamt 2.500 Euro BMK pro Ladepunkt

- **DC-Schnellladepunkt mit < 100 kW**

insgesamt 15.000 Euro BMK pro Ladepunkt

- **DC-Schnellladepunkt mit ≥ 100 kW**

insgesamt 30.000 Euro BMK pro Ladepunkt

Voraussetzung: Es ist jeder Ladepunkt verpflichtend in das E-Control Register einzutragen und an der Ladeeinrichtung oder im Web der ad-hoc Preis auszuweisen. Um eine nachvollziehbare und transparente Abrechnung des Ladestroms an der geförderten Infrastruktur zu ermöglichen, ist diese derart auszuführen, dass zukünftig die Abrechnung

nach der Maßeinheit Kilowattstunde (kWh) erfolgen kann. AC-Ladestationen sind dafür zumindest mit einer MID zertifizierten Zählerleinrichtung auszustatten sowie DC-Ladestationen zumindest für die Nachrüstung mit einer zertifizierten Zählerleinrichtung vorzubereiten. Etwaige weitere Voraussetzungen für eine künftige kWh-Abrechnung sind nach Möglichkeit ebenfalls zu berücksichtigen. Weiters ist eine nicht-diskriminierende Roamingfähigkeit sowie eine faire und nicht-diskriminierende Gestaltung der Roaming-Gebühren sicherzustellen. Dies kann durch das Einstellen eines Offer To All (OTA) auf einer Roaming-Plattform erfolgen um die Voraussetzung zu schaffen, dass mit jedem interessierten Roaming-Partner in einem angemessenen Zeitraum und zu fairen Konditionen ein Roaming-Vertrag abgeschlossen werden kann. Es wird empfohlen, öffentliche DC-Ladestationen für die Unterstützung der Umsetzung von ISO 15118 vorzubereiten. Nach Möglichkeit sollen auch die Anforderungen i. S. d. Barrierefreiheit eingehalten werden; dazu zählen u. a.: passende Bedienhöhen und eine ausreichende Bewegungsfläche. Auf öffentlichen Straßen ist die RVS 03.07.21 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum anzuwenden. 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.

Der Fördergeber behält sich das Recht vor, die Bedingungen im Rahmen der Laufzeit anzupassen und zusätzliche Vorgaben für die Verrechnung nach Kilowattstunde (kWh) zu definieren. Dabei bleibt es den anbietenden Unternehmen unbenommen, neben der Abgabe von Strom nach kWh andere verbrauchsunabhängige Preisbestandteile, wie ein Einmalentgelt je Ladevorgang oder eine Abgeltung des „Besetzhaltens“ der Ladesäule in Form einer Parkgebühr oder ähnliches, zu erheben.

Betriebliche Ladeinfrastruktur ohne öffentlichen Zugang

- **AC-Normalladepunkt mit ≤ 22 kW (intelligent und kommunikationsfähig)**
insgesamt 900 Euro BMK pro Ladepunkt
- **DC-Schnellladepunkt mit < 50 kW**
insgesamt 4.000 Euro BMK pro Ladepunkt
- **DC-Schnellladepunkt mit ≥ 50 kW aber weniger als 100 kW**
insgesamt 10.000 Euro BMK pro Ladepunkt
- **DC-Schnellladepunkt mit ≥ 100 kW**
insgesamt 20.000 Euro BMK pro Ladepunkt

Voraussetzung: Die betriebliche Ladeinfrastruktur ist unabhängig vom Fahrzeugkauf förderfähig, muss aber von einem konzessionierten Elektrofachbetrieb installiert und bei $\geq 3,6$ kVA beim Netzbetreiber gemeldet werden. Weiters muss die Ladeinfrastruktur kommunikationsfähig und in ein Lastmanagement integrierbar sein. Material- und Montagekosten sowie die Kosten der baulichen Basis-Infrastruktur für Gemeinschaftsanlagen in einem Mehrparteienhaus sind förderfähig. Netzentgelte sind nicht förderfähig.

Förderangebote für kombinierte Maßnahmen

Die Antragstellung der nachfolgend aufgelisteten Förderungen muss **VOR** der ersten rechtsverbindlichen Bestellung von Leistungen, vor Lieferung, vor Baubeginn oder vor einer anderen Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht, erfolgen (gemäß AGVO). Zusätzlich zu den angeführten Angeboten stehen auch Förderangebote für Ladeinfrastruktur, E-Zweiräder und E-Leichtfahrzeuge zur Verfügung.

Elektro-PKW und Elektro-Kleinbusse für E-Taxi, E-Carsharing, Fahrschulen und Soziale Einrichtungen

Für die Anschaffung von Fahrzeugen mit reinem Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb der Klasse M1 und M2 **ausschließlich** für E-Taxi, E-Carsharing und E-Fahrzeugen für Fahrschulen und Soziale Einrichtungen (Einrichtungen in dieser Kategorie wird voraussichtlich entweder in De-Minimis oder AGVO möglich sein. Beachten Sie den Leitfaden):

- **E-Pkw mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), M1**

1.000 Euro Automobilimporteure + 1.000 Euro BMK

insgesamt 2.000 Euro pro Fahrzeug

Voraussetzung: max. 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell). PHEV, REX, REEV sind nicht förderfähig.

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- **E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), M1>2,0 und ≤2,5 to hzG*, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:**

2.000 Euro Automobilimporteure + 4.000 Euro BMK

insgesamt 6.000 Euro pro Fahrzeug

- **E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), M1>2,5 to hzG*, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:**

2.000 Euro Automobilimporteure + 8.000 Euro BMK

insgesamt 10.000 Euro pro Fahrzeug

- **E-Kleinbus (Klasse M2)**

2.000 Euro Automobilimporteure + 18.000 Euro BMK

insgesamt 20.000 Euro pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

E-Sonderfahrzeug

Für die Anschaffung von Sonderfahrzeugen mit reinem Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb:

- **Sonderfahrzeuge mit elektrischem Antrieb (BEV, FCEV) sind ebenfalls förderfähig,** der Fördersatz wird im Einzelfall berechnet.

E-Bus

Für die Anschaffung von Fahrzeugen mit reinem Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb:

- **E-Bus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 bis zu 39 zugelassene Personen inkl. Fahrer):**
insgesamt 52.000 Euro pro Fahrzeug
- **E-Bus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 mit mehr als 39 und bis zu 120 zugelassene Personen inkl. Fahrer):**
insgesamt 78.000 Euro pro Fahrzeug
- **E-Bus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 mit mehr als 120 zugelassene Personen inkl. Fahrer):**
insgesamt 130.000 Euro pro Fahrzeug

Flottenumstellungsprogramme 2023

Das BMK stellt neben den hier angeführten Förderungen noch weitere ergänzende Förderangebot zur Verfügung. Diese werden direkt über die FFG abgewickelt.

Zero Emission Mobility

Zero Emission Mobility ist ein Forschungs- und Demonstrationsförderprogramm im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung. Es zielt darauf ab, sichtbare Projekte zu initiieren, in denen ambitionierte Ansätze und innovative Entwicklungen umgesetzt werden. Zudem soll durch die Förderung und Entwicklung von Infrastruktur die E-Mobilität für eine breite Masse attraktiver werden. Forschungsaspekte im Bereich der Fahrzeuge, der Infrastruktur, aber auch der Anwender und Nutzer stehen somit im Zentrum des Programms. Das Programm Zero Emission Mobility wird auch im Jahr 2023 weitergeführt. Geplant ist es ebenfalls die Möglichkeit zur Einreichung von Machbarkeitsstudien für die Umsetzung von Projekten mit Fokus auf Bus- oder Nutzfahrzeugflottenumstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge anzubieten.

Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN)

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Busse sowie bei der Errichtung der für diese Busse erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel soll es sein den Anteil der emissionsfreien Busse in Österreich zu erhöhen und dadurch für Personen, die vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen möchten, ein emissionsfreies Angebot zur Verfügung zu stellen. Das Förderprogramm EBIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020-2026.

Alle weiteren Informationen finden Sie auf der Webseite <https://www.ffg.at/EBIN>

Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge sowie bei der Errichtung der für diese Fahrzeuge erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel

soll es sein den Anteil der emissionsfreien Nutzfahrzeuge in Österreich zu erhöhen und die Emissionen im Verkehr zu senken. Das Förderprogramm ENIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020-2026.

Alle weiteren Informationen finden Sie auf der Webseite <https://www.ffg.at/ENIN>

Ladeinfrastruktur in unterversorgten Gebieten (LADIN)

In derzeit unterversorgten Gebieten soll ab Mitte 2023 zusätzlich zu den bisherigen Infrastrukturförderungen das neue Förderprogramm „LadIn“ für einen Schub beim Ladeinfrastrukturausbau sorgen. Dafür sind 10 Millionen Euro vorgesehen.

Wie kommen Private, Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Förderung?

Als Abwicklungsstelle für alle Förderungen des Klima- und Energiefonds fungiert die KPC (Kommunalkredit Public Consulting GmbH).

Die Registrierung sollte erst dann durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass die Anmeldung der Fahrzeuge innerhalb der 36-wöchigen Frist möglich ist und alle für die Antragstellung notwendigen Unterlagen innerhalb dieser Frist vorliegen. Planen Sie einen Zeitpuffer ein! Das Förderbudget ist mit erfolgreichem Abschluss der Registrierung für Sie reserviert. Sollte eine Antragstellung nicht innerhalb von 36 Wochen erfolgen, verfällt die Registrierung.

Hilfestellung bei der Fördereinreichung für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine bietet das klimaaktiv mobil Programm – [klimaaktivmobil.at](https://www.klimaaktivmobil.at)

Online-Registrierung sowie **Einreichung von Förderungsanträgen** erfolgen über die Abwicklungsstelle KPC unter [umweltfoerderung.at](https://www.umweltfoerderung.at). Rechnungen, die die geforderten Voraussetzungen erfüllen, können anerkannt werden.

Alle Voraussetzungen und Details sowie Registrierung und Einreichung unter [umweltfoerderung.at](https://www.umweltfoerderung.at).



Impressum

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Abteilung II/1 Mobilitätswende
E-Mail: ii1@bmk.gv.at
Stand: Dezember 2023