



Pilot- und Demonstrationsprogramm

Ausschreibung für Feldstudien 2021

« Markterprobung von innovativen elektrischen Fahrzeugen und Maschinen »

Fragen und Antworten (Q&A)

1. Kann die Förderung auch mit einem ausländischen Multiplikationspartner beantragt werden?

Wie der [Ausschreibungstext](#) ausführt, ist die Mitwirkung von ausländischen Projektpartnern grundsätzlich möglich, sofern der Hauptakteur sein Domizil in der Schweiz hat. Der Hauptakteur müsste u.a. die zukünftige Multiplikation in der Schweiz sicherstellen, sofern nicht direkt vom ausländischen Partner abgedeckt, und die Aktivitäten im Projekt (v.a. die Prototypen-Erprobung in der Schweiz) koordinieren. Da es sich um öffentliche Gelder handelt, sollte eine ausreichende Wertschöpfung in der Schweiz generiert werden, z.B. bei der Entwicklung und Realisierung der Fahrzeuge, um dem Projekt möglichst viel Mehrwert zu verleihen (vgl. Evaluationskriterien).

2. Wenn ein Projektpartner eine technische Komponente vertreibt, die für den Prototyp benötigt wird (z.B. Batterie), welche Kosten dieser Komponente können angerechnet werden? (Herstellungskosten, Listenpreis)

Grundsätzlich können alle Kosten, welche für die Realisierung des Projekts entstehen, für eine Mitfinanzierung deklariert werden, also unabhängig davon, ob gewisse Komponenten eingekauft oder selber entwickelt und hergestellt werden müssen. Am Ende entscheidet u.a. die Beurteilung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses, ob die Höhe der deklarierten Kosten angemessen ist.

3. Wie gross ist das Budget dieses Förderprogramms?

Für die Ausschreibung wurde ein maximales Budget von CHF 5'000'000 definiert. Wie dem Ausschreibungstext zu entnehmen ist, bestehen für jedes Projekt fixe Limiten: die BFE-Beitragshöhe liegt zwischen CHF 10'000 und 1'000'000.- (max. 40% der nicht-amortisierbaren Mehrkosten).

4. Werden Schienenfahrzeuge und Schiffe explizit ausgeschlossen?

Gemäss dem Ausschreibungstext sind Schienenfahrzeuge und Schiffe im Rahmen dieser Ausschreibung nicht explizit ausgeschlossen, sofern es sich um private kommerzielle Fahrzeuge handelt (z.B. im Güterverkehr). Freizeit- und Personenfahrzeuge sowie Anwendungen im öffentlichen Verkehr sind jedoch ausgeschlossen.



5. Wie wird das Stückzahlpotential quantifiziert, zusammenhängend mit dem jeweiligen Markt oder global betrachtet?

Das Stückzahlpotential muss in der Schweiz abgeschätzt werden, beispielsweise anhand der Anzahl heute bereits immatrikulierter bzw. im Einsatz stehender Fahrzeuge/Maschinen. Ein grosses Anwendungspotenzial im Ausland ist ein positiver Punkt, aber für die Bewertung des Projekts zweitrangig.

6. Wie wird die «spezifische Form, noch nicht auf dem Markt erhältlich» genau definiert? Ist es von Fahrzeugart, Modelltyp und Marke abhängig? Ist zum Beispiel die Entwicklung eines Fahrzeugs mit dem Gewicht A möglich, wenn nur Versionen mit Gewicht B und C verfügbar sind, oder wenn eine Version mit Gewicht A nur von einer anderen Marke erhältlich ist?

Die spezifische Form/Ausprägung/Spezifikation des Fahrzeugs darf noch nicht auf dem Markt verfügbar sein. Ist zum Beispiel ein Fahrzeug bereits mit Gewicht B und C verfügbar, ist die Entwicklung einer Gewicht A Version nicht a priori ausgeschlossen, sofern dies ein entscheidender Faktor für den Einsatz dieses Fahrzeuges/Maschine darstellt. Wenn jedoch eine Gewicht A Version von einer anderen Marke erhältlich ist, würde sie womöglich ausserhalb des Rahmens dieser Ausschreibung liegen, sofern nicht weitere entscheidende Unterschiede bestehen. Welche Unterschiede in der Form (Gewicht, Dimensionen, Leistung, Reichweite, Ausstattung, Anwendungsbereich, etc.) letztendlich für die Bewertung des Innovationsgehalts massgeblich sind, wird im Rahmen des Evaluationsverfahren entschieden, denn dies hängt womöglich auch von der Art des Fahrzeuges/Maschine ab.

7. Sind auch Retro-Fit-Lösungen möglich oder muss das elektrische Fahrzeug neu sein?

Umrüstungen von bestehenden thermisch betriebenen Fahrzeugen auf Elektroantrieb sind möglich.

8. Eine Zulassung für den öffentlichen Strassenverkehr für ein Prototypenfahrzeug ist zeitlich nicht machbar. Ist das ein Problem?

Gemäss dem Ausschreibungstext ist eine Zulassung für die öffentliche Strasse nicht explizit erforderlich, sofern dies kein Problem für die Erprobung des Fahrzeugs darstellt. Es sollte daher nachgewiesen werden, dass die Erprobung des Fahrzeugs anderweitig, z. B. auf privatem Gelände durchgeführt werden kann.

9. Für das Projekt wird eine Firma nur als Lieferant berücksichtigt. Muss diese Firma trotzdem als Projektpartner aufgeführt werden?

Grundsätzlich sollten Partner, die eine entscheidende Rolle im Projekt spielen (Erprobung, Multiplikation, ...), als offizielle Partner angegeben werden. Unkritische Partner (Lieferanten, ...) können ebenfalls als offizielle Partner aufgeführt werden, dies bleibt jedoch der Entscheidung des Projektleiters vorbehalten.



10. Kann ein Projekt mit Varianten eingegeben werden, falls sich grundlegende Elemente ändern, z.B. eingekaufte oder selbstentwickelte Komponenten?

Grundsätzlich müssen wir in der Lage sein, die Förderwürdigkeit eines Projekts anhand dessen Inhalt beurteilen zu können. Je mehr Aspekte unklar oder unsicher sind, desto schwieriger ist es, diese Förderwürdigkeit zu bestätigen. In einem Projekt können verschiedene Varianten eingegeben werden, die bestimmte Details betreffen. Der Inhalt dieser Varianten, sowie die Bedingungen und Konsequenzen für diese Variantenentscheide, sollten so konkret wie möglich beschrieben werden, damit wir eine gemeinsame Grundlage für unseren Entscheid haben. Diese verschiedenen Varianten werden jeweils bewertet und bei der Gesamtbeurteilung des Projekts berücksichtigt. Wenn die Änderungen kaum Einfluss auf den Mehrwert des Projekts haben (z.B. den Erkenntnisgewinn), dann sind Varianten auch weniger kritisch, z.B. wenn es nur darum geht wo sie eine Komponente einkaufen, die Komponente aber faktisch identisch bleibt.

11. Können an einem Projekt während der Durchführung Änderungen vorgenommen werden?

Es ist möglich Änderungen an einem Projekt vorzunehmen, nachdem das Projekt bereits begonnen hat. Diese Änderungen werden vom BFE von Fall zu Fall beurteilt und es wird entschieden, ob das Projekt weitergeführt werden kann. Bei Änderungen kann das BFE die Förderwürdigkeit des Projektes neu beurteilen, z.B., weil der Innovationsgehalt oder das Anwendungspotential nun zu tief ist. Somit besteht ein Restrisiko, dass ein Förderentscheid zurückgenommen werden muss.

12. Können Änderungen des Konsortiums, z. B. durch Fusionen, während des Projekts negativ gesehen werden?

Änderungen im Konsortium sind kein Problem, solange sie erklärt werden und den Projektablauf nicht beeinträchtigen. Eine offene und transparente Kommunikation ist erwünscht und willkommen. Die Kommunikation darüber kann im Full-Proposal erfolgen oder separat per Brief oder E-Mail geklärt werden.

13. Sind Absichtserklärungen von Partnern ausserhalb des Projekts eine Möglichkeit, ihr Interesse am Projekt zu demonstrieren und z.B. dazu beizutragen, das Multiplikationspotential der Lösung aufzuzeigen?

Absichtserklärungen sind ein gutes Verfahren, um das Interesse oder die Beteiligung eines Partners, der das Full-Proposal nicht unterzeichnet, am Projekt zu bestätigen.

14. Kann die Höhe der Finanzhilfe während des Projekts geändert werden?

Wenn das Projekt bewilligt wird, ist die gewährte Finanzhilfe eine Höchstgrenze. Grundsätzlich müssen Mehrkosten von den Partnern selber getragen. Eine Erhöhung des BFE-Beitrages während dem Verlauf des Projekts ist eher die Ausnahme und würde die Schaffung eines zusätzlichen substantiellen Mehrwerts erfordern in der Form von neuen Erkenntnissen erfordern. Wenn am Ende des Projekts die endgültigen Kosten niedriger sind als erwartet, wird die finanzielle Unterstützung so weit reduziert, dass sie 40% der tatsächlichen nicht-amortisierbaren Mehrkosten (NAM) entspricht.



15. Kann das Budget zwischen der Phase des Pre-Proposal und des Full-Proposal angepasst werden?

Budgetänderungen zwischen dem Pre-Proposal und dem Full-Proposal werden erwartet und sind normal, da die Projektdetails in der zweiten Phase besser definiert werden. Die Gründe für wesentliche Änderungen sollten geklärt werden, wenn dies beim Lesen des Antrags nicht offensichtlich ist. Eine Verringerung des geforderten BFE-Beitrags zwischen den beiden Proposal-Phasen, die aber zum gleichen Projektergebnis führen, wird folglich mit einer Verbesserung der ursprünglichen Bewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einhergehen.

16. Kann der Inhalt des Projekts zwischen der Phase des Pre-Proposal und des Full-Proposal überarbeitet werden (z.B. Anzahl der Prototypen, Umfang des Projekts...)?

Der Inhalt des Projekts zwischen der Pre-proposal- und der Full-Proposal-Phase kann geändert werden, wobei wesentliche Änderungen erklärt werden sollten. Sofern die erwarteten Ergebnisse (i.e. Mehrwert) gleich bleiben und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts ähnlich ist, werden die Änderungen bei der Bewertung der Gesuche keinen Nachteil zur Folge haben.

17. Ist unser Projekt ein P+D-Projekt?

Alle Projekte, die zur Einreichung eines Full-Proposal eingeladen werden, entsprechen P+D-Projekten.

18. Es ist noch nicht klar, wer die Kosten für die Materialien tragen wird. Müssen wir die Kostenstelle für jede Ausgabe angeben?

Bei der Evaluation werden u.a. die Beiträge der einzelnen Partner betrachtet, z. B. um zu beurteilen, ob der Partner, der am meisten von den Ergebnissen des Projekts profitiert, sich in ausreichendem Umfang an der Finanzierung des Projekts beteiligt. Daher ist es wichtig, die Kostenstelle für jede Ausgabe so gut wie möglich auszufüllen. In jedem Fall muss die Finanzierung des Projekts gesichert sein und somit muss bestätigt sein, wer (nominell) welche Kosten trägt. Während des Projekts können kleinere Änderungen vorgenommen werden.

19. Meine Firma ist voll und ganz auf diese Entwicklung ausgerichtet. Können wir unser komplettes Firmenbudget als NAM im P+D-Projekt angeben?

Es ist wichtig, ein Unterscheid zwischen dem Unternehmen als "Projekt" und dem P+D-Projekt zu machen. Wenn es Überschneidungen gibt, auch wenn sie wesentlich sind, gibt es höchstwahrscheinlich keine 1:1-Übereinstimmung. Normale Unternehmenskosten, die nichts mit der Durchführung des P+D-Projekts zu tun haben, wie z. B. Miete, Sekretariatskosten, Kosten für Wasser, Strom oder Reinigung, werden in der Regel nicht als Kosten des P+D-Projekts betrachtet. Die nicht-amortisierbaren Mehrkosten (NAM) umfassen die Kosten für die Durchführung des Projekts (Projektmanagement, Berichterstattung, Diffusion der Ergebnisse, etc.) sowie die Kosten für Entwicklung, Realisierung, Betrieb und Monitoring der Prototypen abzüglich der Kosten für Anschaffung und Betrieb gleichwertiger konventioneller Fahrzeuge/Maschinen.



20. Unsere Lösung ist neu und ersetzt keine bestehende Lösung. Können wir die Spalte "konventionelle Lösung" in Blatt 5 von .xls für die Berechnung der NAM leer lassen?

Die P+D-Ausschreibung zielt speziell auf die Entwicklung von Alternativen zu thermisch-betriebenen Fahrzeugen ab. Es kann sein, dass ein Projekt darüber hinausgeht und eine verbesserte Version einer bereits existierenden elektrischen Lösung darstellt, die nicht als solche auf dem Markt erhältlich ist. Dennoch sollte es eine bestehende Lösung ersetzen. Wenn dies nicht der Fall ist, wird das Projekt als nicht zulässig eingestuft, da es das Inhaltliche Förderkriterium I1 nicht erfüllt: *«Das Projekt betrifft die elektrische Substitution einer bestehenden Lösung in den drei zugelassenen Anwendungsbereichen.»* Jedem eingeladenen Konsortium wurde sehr konkret angegeben, welche bestehende Lösung ihr Projekt unserer Meinung nach ersetzen soll und wie das NAM-Formular entsprechend auszufüllen ist.

21. Muss die Anzahl der Prototypen im Full-Proposal festgelegt werden oder kann sie während des Projekts noch geändert werden?

Bei der Bewertung des Projekts muss klar sein, welcher Beitrag verlangt wird, welche Arbeit geleistet wird und welcher Mehrwert durch das Projekt geschaffen wird. Wenn das Projekt bewilligt wird, ist die gewährte Finanzhilfe eine Höchstgrenze (vgl. Frage 14). Wenn die Kosten für einen zusätzlichen Prototyp gering sind, wird dies wahrscheinlich weder in der Evaluationsphase noch bei der Umsetzung des Projekts ein erhebliches Problem darstellen. Wenn die Kosten für zusätzliche Prototypen hoch sind, empfiehlt es sich, die Anzahl der Prototypen im Full-Proposal festzulegen und den Mehrwert/Nutzen jedes Prototyps zu erläutern.

22. Ist es erlaubt, mit dem Full-Proposal auch zusätzliche Dokumente einzureichen?

Die Dokumente, die mit dem Full-Proposal eingereicht werden können/müssen, sind in Absatz 10 des Full-Proposal Formulars aufgeführt. Alle anderen Dokumente, die mit dem Full-Proposal eingereicht werden, werden bei der Bewertung nicht berücksichtigt.