

Sonderrichtlinien

Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich

I. Präambel

Die Republik Österreich weist einen traditionell vergleichsweise hohen Modal Split zugunsten des Verkehrsträgers Schiene auf. Auch zukünftig strebt die österreichische Verkehrspolitik eine Sicherstellung dieses hohen Schienenanteils am gesamten Verkehrsaufkommen und insbesondere eine konstante Verkehrsverlagerung zum Schienengüterverkehr an. Die sensiblen Landschafts- und Lebensräume der österreichischen Alpenregionen sind von den großen alpenquerenden Verkehrsströmen stark betroffen und die Bevölkerung sollte vor den gegebenen negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs, wie die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, Lärm sowie Staus, möglichst geschützt werden. Darüber hinaus kann durch diese Zielsetzung auch ein Beitrag zum Erreichen der gemeinsamen europäischen Klimaziele (Vision/Road Map 2050: Reduzierung von 20% CO₂-Emissionen) geleistet werden.

In der Mitteilung der Kommission betreffend gemeinschaftliche Leitlinien¹ für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen werden bei Vorliegen bestimmter, genau definierter Voraussetzungen Beihilfen an Eisenbahnunternehmen als mit dem Unionsrecht vereinbar angesehen.

Im Rahmen der gegenständlichen Beihilfen sollen insbesondere jene Produktionsformen unterstützt werden, durch die bereits bisher ein großer Anteil an umweltfreundlichen Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbracht wurde, die aber aufgrund der gegenüber dem Straßengüterverkehr höheren systemimmanenten Kosten ohne öffentliche Unterstützung nicht bzw. nicht in ausreichendem Ausmaß zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können. Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auch hinkünftig sicherzustellen, sind

¹ Mitteilung der Kommission über gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07)

daher im Rahmen der vorliegenden Richtlinien Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in folgenden Produktionsformen vorgesehen:

1. Einzelwagenverkehr (EWV),
2. unbegleiteter Kombierter Verkehr (UKV) und
3. Rollende Landstraße (RoLa).

Diese Beihilfen können grundsätzlich von sämtlichen geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die derartige Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich anbieten (bzw. ein derartiges Angebot beabsichtigen), genutzt werden. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch eine Beihilfe zu erhalten.

II. Rechtsgrundlagen

Artikel 1 – Nationale Grundlage

1. Die gegenständlichen Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen stellen Sonderrichtlinien im Sinn des § 40 Abs. 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, dar.
2. Die Gewährung dieser Beihilfen erfolgt unter Berücksichtigung des 4. Abschnitts der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009 im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung durch Verträge, die zwischen dem bmvit (als Beihilfengeber) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU – als Beihilfeempfänger) geschlossen werden.
3. Die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Beihilfen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, sind bei der Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen jedenfalls subsidiär anzuwenden.

Artikel 2 – EU-rechtliche Grundlage

1. Artikel 93 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht vor, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, mit dem EU-Primärrecht vereinbar sind.
2. Gemäß der Mitteilung der Kommission 2008/C 184/07 vom 22.7.2008 betreffend gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen² sind u.a. Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur sowie zur Verringerung der externen Kosten, die notwendig und verhältnismäßig sind und somit den Wettbewerb nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Unionsrecht vereinbar anzusehen.
3. Das gegenständliche Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen wurde gemäß Artikel 108 Abs. 3 AEUV am 2. Dezember 2011 der Europäischen Kommission notifiziert und tritt erst nach Genehmigung durch die Europäische Kommission in Kraft.

III. Ziele

Artikel 3

1. Eine wesentliche verkehrspolitische Zielsetzung stellt die Sicherstellung des bestehenden und im europäischen Vergleich hohen Anteils der Schiene im gesamten Güterverkehr in Österreich dar. Dies ist insbesondere im Bereich des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit ein prioritärer Ansatzpunkt der österreichischen Verkehrspolitik.
2. Ein großer Anteil an den in Österreich erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen erfolgt in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße. Diese Produktionsformen stehen hinsichtlich deren Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen und Markteigenschaften im unmittelbaren Wettbewerb zum Straßengüterverkehr.

² Amtsblatt der Europäischen Union 2008/C 184/07

IV. Laufzeit des Beihilfeprogramms

Artikel 4

Das Beihilfeprogramm für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen läuft vom 3.12.2012 bis einschließlich 31.12.2017.

V. Begriffsbestimmungen

Artikel 5 – Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien werden unter den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße grundsätzlich folgende Beförderungstechniken verstanden:

a) **Einzelwagenverkehr (EWW):**

Der Begriff Einzelwagenverkehr bezeichnet die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, die nicht in Form von Ganzzügen erfolgt.

b) **Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV):**

Der Begriff unbegleiteter Kombiniertes Verkehr bezeichnet jene Transporttechnik,

- bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst, sondern zu einem Umschlag der intermodalen Transporteinheit (ITE) (z.B. Container, Wechselaufbau, Sattelaufleger oder Mobiler) kommt,
- der überwiegende Teil der zurückgelegten Transportstrecke mit der Eisenbahn bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird und
- die ITE nicht von einem Fahrer begleitet werden.

c) **Rollende Landstraße (RoLa):**

Der Begriff Rollende Landstraße bezeichnet die Beförderung von Lastkraftwagen auf Zügen unter Verwendung von Niederflurwagen mit durchgehender Ladefläche, wobei die Lastkraftwagen selbst auf den Zug auffahren bzw. von diesem herunterfahren.

Unter welchen Voraussetzungen diese Produktionsformen als beihilfewürdig im Sinne der vorliegenden Beihilfen-Richtlinien eingestuft werden, ist den detaillierten Definitionen gemäß Anhängen 1 bis 3 zu entnehmen.

2. Im Sinne der gegenständlichen Richtlinien gilt weiters als:

a) **Abwicklungsstelle**: eine Einrichtung, die die Abwicklung, Kontrolle und Abrechnung des Beihilfevertrags im Auftrag des bmvit durchführt;

b) **bmvit**: das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie;

c) **Ganzzüge**: Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, welche vom Versandort bis zum Bestimmungsort ohne einer weiteren Manipulation dieser Schienenfahrzeuge (z.B. durch Rangieren) erfolgt und welche nicht in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b und nicht in die Produktionsform der Rollenden Landstraße gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. c fällt.

d) **Kombinierter Verkehr**: Jene Transporttechnik,

- bei der es zu keinem Umschlag des transportierten Gutes selbst, sondern zu einem Umschlag der Transporteinheit (Straßenfahrzeug bzw. umschlagbarer Transportbehälter) kommt und
- der überwiegende Teil der zurückgelegten Transportstrecke mit der Eisenbahn bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Der Begriff „Kombinierter Verkehr“ umfasst somit sowohl den unbegleiteten Kombinierten Verkehr als auch die Rollende Landstraße.

e) **umschlagbare Transportbehälter**: Transportbehälter, die nach den einschlägigen Bestimmungen als intermodale Transporteinheit (ITE) im intermodalen kombinierten Verkehr zugelassen und wie folgt definiert sind:

- Container (Großcontainer) sind intermodale Transporteinheiten mit besonderer Stabilität, die beim Umschlag vom Kran oder Mobilgerät an den Eckbeschlägen erfasst werden und durch eine Typ-Zertifizierung (z.B. CSC-Zulassungsbescheinigung) als Container zugelassen sind.
- Wechselaufbauten sind von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs lösbare Transporteinheiten, die beim Umschlag vom Kran oder Mobilgerät erfasst werden.

- Sattelaufleger sind Anhänger, die nach Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt sind, mit Sattelkraftfahrzeugen auf der Straße gezogen zu werden und mittels Kran oder Mobilgerät umgeschlagen werden können.
 - Mobiler sind von speziell ausgerüsteten Lastkraftwagen lösbare Transportbehälter, die einen Horizontalumschlag auf ein Schienenfahrzeug ohne Kran oder Mobilgerät erlauben.
- f) **Kooperation bei der Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr:** bei der Erbringung der Schienengüterverkehrsleistung arbeiten mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grundlage einer zwischen ihnen bestehenden Vereinbarung in der Weise zusammen, dass ein Teil einer bestimmten Schienenbeförderung auf einer in dieser Vereinbarung festgelegten Schieneninfrastruktur in Österreich durch ein bestimmtes kooperierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt wird.

VI. Gegenstand und Art der Beihilfe, Beihilfenwerber

Artikel 6 – Gegenstand der Beihilfe

1. Die Beihilfe bezieht sich auf die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen
 - a) des Einzelwagenverkehrs,
 - b) des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs oder
 - c) der Rollenden Landstraße
 gemäß den detailliert festgelegten Anforderungen der Anhänge 1 bis 3, Punkt I.
2. Für einen Beförderungsfall kann nur eine Beihilfe nach einer der in Abs. 1 lit. a bis lit. c genannten Beförderungsleistungen gewährt werden, sodass eine Mehrfachbeihilfe jedenfalls ausgeschlossen bleibt.
3. Im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien wird keine Beihilfe gewährt für:
 - a) Schienengüterverkehrsleistungen in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs gem. Artikel 5 Abs. 1 lit. a, wenn dieser in der Durchführung erfolgt.

- b) Schienengüterverkehrsleistungen in der Produktionsform des Ganzzugsverkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. c.
- c) Schienengüterverkehrsleistungen mit unbeladenen Schienenfahrzeugen bzw. mit Schienenfahrzeugen, die nicht zur Güterbeförderung vorgesehen sind (z.B.: auf eigenen Rädern rollende Baumaschinen, Personenwagen usw.).

Artikel 7 – Art der Beihilfe

Die Beihilfe wird im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien in Form einer nicht rückzahlbaren Beihilfe im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 3 iVm § 1 Abs. 2 Z 1 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, gewährt.

Artikel 8 – Beihilfenwerber

1. Die Beihilfe kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden.
2. Werden im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien beihilfefähige Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wege der Kooperation erbracht, so sind die Kooperationspartner und die Art und Weise der Kooperation im Wege der Beantragung bekanntzugeben.

VII. Beihilfenvoraussetzungen und Beihilfenbemessung

Artikel 9 – Beihilfenvoraussetzungen

Voraussetzungen für eine Beihilfe für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich sind:

1. die Antragstellung gemäß Artikel 11,
2. die Beachtung der relevanten Bestimmungen der Anhänge 1 bis 3,

3. der Abschluss eines konkreten Beihilfevertrags mit dem bmvit nach den Bestimmungen des Abschnittes IX und
4. die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Bundesgebiet der Republik Österreich in einem im Beihilfevertrag gemäß Ziffer 3 festgelegten System in der Produktionsform
 - a) des Einzelwagenverkehrs,
 - b) des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs oder
 - c) der Rollenden Landstraße .

Artikel 10 – Bemessung der Beihilfe

1. Einzelwagenverkehr:

Im EWV wird die Beihilfe je in Österreich befördertem Nettotonnenkilometer berechnet, nach Verkehrsart (Inland bzw. Einfuhr/Ausfuhr) differenziert und erforderlichenfalls nach Entfernungsklassen gestaffelt.

2. Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr:

Im UKV wird die Beihilfe je transportierter ITE berechnet, wobei die Höhe der Beihilfe je nach Größe und Gewicht der ITE, nach zurückgelegter Entfernung auf der Schiene in Österreich³ sowie den auf der jeweiligen Strecke erforderlichen Produktionsbedingungen (Bergstrecken) variiert.

3. Rollende Landstraße:

Bei der RoLa wird die Beihilfe je transportiertem LKW berechnet, wobei die Höhe der Beihilfe je in Österreich genutzter Verkehrsachse und erforderlichenfalls gestaffelt nach Tag- bzw. Nachtverkehr variiert.

4. Details betreffend Beihilfenbemessung sind den jeweiligen Anhängen (1 bis 3) zu entnehmen.

5. Die beihilferechtlichen Obergrenzen sind einzuhalten. Gegebenenfalls sind in den Verträgen jährliche Höchstgrenzen für die Abgeltungsbeträge vorzusehen.

³ Entfernungen zwischen Grenzbahnhöfen auf dem Territorium von Nachbarstaaten und der österreichischen Staatsgrenze werden im bilateralen Verkehr bei der Einordnung in die Entfernungsklassen berücksichtigt

VIII. Verfahren

Artikel 11 – Beantragung

1. Ansuchen auf Abschluss eines Beihilfevertrags sowie auf Änderung eines bereits im Einklang mit diesen Richtlinien abgeschlossenen Beihilfevertrags sind bei der Abwicklungsstelle einzureichen.
2. Antragsberechtigte sind entsprechend Artikel 8
 - a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dazu berechtigt sind, auf der in Österreich bestehenden öffentlichen Schieneninfrastruktur Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr zu erbringen sowie
 - b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG des Rates sowie über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verfügen und die eine Sicherheitsbescheinigung Teil B gemäß Richtlinie 2004/49/EG für Verkehrsleistungen in Österreich zumindest beantragt haben.
3. Der Beihilfenantrag bzw. der Antrag auf Änderung eines im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien bereits bestehenden Beihilfevertrags hat folgende Angaben/Unterlagen zu enthalten:
 - a) Angaben über den Beihilfenwerber bzw. im Falle von Kooperationen gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. f über die Kooperationspartner
 - b) genaue Beschreibung der Systeme für Schienengüterverkehrsleistungen, für die das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen Beihilfen in Anspruch nehmen möchte
 - a. in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. a
 - b. in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b bzw.
 - c. in der Produktionsform der Rollenden Landstraße gem. Artikel 5 Abs. 1 lit. c

In den Beschreibungen der Systeme ist die für die jeweiligen Relationen (inklusive Terminals bzw. Abfertigungsstellen) geplante Anzahl der Zugfahrten

mit den jeweils geplanten Zugparametern (Länge, Gewicht, Verkehrszeit) anzugeben.

- c) Im Falle von Kooperationen gemäß Artikel 5 Abs. 2 lit. f ist zusätzlich anzuführen, auf welche Art und Weise die Kooperation durchgeführt wird.
 - d) Zeitraum, für den das jeweilige gemäß lit. b definierte System vom Beihilfewerber aufrechterhalten wird.
 - e) Transportmenge, die voraussichtlich während des Zeitraums gemäß lit. d jährlich im jeweiligen System vom Beihilfewerber erbracht wird, gegliedert nach den Abgeltungskriterien gemäß Artikel 10.
 - f) Allenfalls von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung gewährte Förderungen.
4. Die in Abs. 3 lit. a bis f benannten Informationen sind nach den im Formular „Beihilfeantrag“ genannten Anforderungen anzuführen.

Artikel 12 – Abwicklung

1. Zur Sicherstellung des rechtzeitigen Abschlusses der Beihilfeverträge können diesbezügliche Anträge ab dem im Aufruf genannten Datum bei der Abwicklungsstelle eingereicht werden. Die Verträge können frühestens mit 3.12.2012 in Kraft treten und laufen zumindest bis 31.12.2013.
2. Für die Jahre 2014 bis 2017 müssen Anträge für den erstmaligen Abschluss eines Beihilfevertrags sowie Anträge auf Änderung bereits abgeschlossener Beihilfeverträge spätestens bis zum 30. September des Vorjahres bei der Abwicklungsstelle eingereicht werden.
3. Über Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich entscheidet auf Vorschlag der Abwicklungsstelle das bmvit. In diesem Zusammenhang wird ein Beihilfevertrag gemäß § 21 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, abgeschlossen, der frühestens mit dem Wechsel des Jahresnetzfahrplans im Dezember des Jahres der

Antragstellung in Kraft tritt. Dies gilt für beantragte Änderungen bereits bestehender Beihilfeverträge sinngemäß.

4. Die in Artikel 11 Abs. 3 genannten Soll-Datenkategorien werden im Beihilfevertrag festgelegt. Im Beihilfevertrag wird die Möglichkeit einer unterjährigen Änderung der Soll-Daten vorgesehen und unter Berücksichtigung des Artikels 15 Abs. 1 das diesbezügliche Verfahren geregelt.

Artikel 13 – Ablehnung und Verringerung der Beihilfe

1. Das bmvit kann Beihilfeansuchen ablehnen
 - a) für die Beförderung auf Schieneninfrastrukturen, deren Weiterbetrieb nicht mehr vorgesehen ist und
 - b) Beihilfeanträge, die nicht termingerecht erfolgt sind.
2. Die Ablehnung eines Beihilfeansuchens erfolgt schriftlich unter Mitteilung der dafür maßgeblichen Gründe.
3. Im Falle einer sonstigen Förderung durch Programme oder einzelne Maßnahmen Dritter (z.B. Marco Polo) betreffend tatsächlich erbrachte Schienengüterverkehrsleistungen, für die im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien Beihilfen gewährt werden, wird diese Förderung von der nach diesen Richtlinien gewährten Beihilfe in Abzug gebracht. Bei der Einreichung nach diesem Beihilfeprogramm sind vom Beihilfeprogramm Angaben über weitere beantragte und erteilte Förderungen zu machen. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug allenfalls nach diesem Beihilfeprogramm zugewiesener Mittel.
4. Werden die für dieses Beihilfeprogramm vorgesehenen budgetären Mittel gekürzt bzw. nicht mehr weiter bereitgestellt, behält sich das bmvit vor, die Abgeltungssätze zu kürzen. Bei bereits abgeschlossenen Beihilfeverträgen können die Abgeltungssätze mit entsprechender Vorlaufzeit reduziert werden, wobei diese Reduzierung gleichermaßen auf alle Beihilfeprogramm bzw. Beihilfenehmer angewendet wird. Die näheren Bestimmungen darüber sind in den Beihilfeverträgen enthalten.

5. Sollte die österreichische LKW-Maut unter Einrechnung externer Kosten (Internalisierung externer Kosten) erhöht werden, so wird die Höhe der Beihilfen gemäß diesen Sonderrichtlinien überprüft und gegebenenfalls angepasst.

IX. Bestimmungen zum Beihilfevertrag

Artikel 14 – Errichtung und Vertragsdauer

1. Bei der Errichtung vom Beihilfevertrag sind die in § 21 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, festgelegten Auflagen und Bedingungen zu berücksichtigen.
2. Der Beihilfevertrag wird grundsätzlich für ein Jahr, jedoch höchstens auf die Dauer von 30 Monaten abgeschlossen.
3. Ein Rechtsanspruch auf Abschluss eines Beihilfevertrages besteht nicht.

Artikel 15 – Datenbereitstellung und Datenaustausch

1. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen Soll-Daten gemäß Artikel 11 Abs. 3 sind der Abwicklungsstelle in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat vom Beihilfenwerber bereitzustellen.
2. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen IST-Daten sind der Abwicklungsstelle hinsichtlich der vom Beihilfenwerber tatsächlich erbrachten, für die Beihilfebemessung relevanten Betriebsleistungen in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat im Wege des Infrastrukturbetreibers zugänglich zu machen. Diesfalls werden die relevanten Daten, soweit dies möglich ist, der Abwicklungsstelle vom Infrastrukturbetreiber automatisiert zur Verfügung gestellt.
3. Sofern für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung weitere IST-Daten erforderlich sind, über die der Infrastrukturbetreiber nicht verfügt, sind diese Daten der Abwicklungsstelle vom Beihilfenwerber in elektronischer Form in einem

festgelegten Datenformat bis spätestens am 10. des Folgemonats ab Leistungserbringung bereitzustellen.

Artikel 16 – Qualitätsanreiz

1. Zur Sicherstellung und Weiterentwicklung der Qualität der Schienengüterverkehrsleistungen, für die im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien eine Beihilfe gewährt wird, wird in den Beihilfeverträgen ein Anreizsystem aufgenommen, das bewirkt, dass eine Ausgleichszahlung vom Beihilfenwerber an die Abwicklungsstelle zu leisten ist, wenn ein bestimmtes Maß der Pünktlichkeit der im Beihilfevertrag festgelegten Schienenverkehrsleistungen in diesem Jahr nicht erreicht wird.
2. Der zu erreichende Pünktlichkeitswert wird für das jeweilige System, für das eine Beihilfe gewährt wird, gesondert bei Vertragsabschluss festgelegt. Der Pünktlichkeitswert ergibt sich aus dem Verhältnis der (in einem Jahr) verspätet erfolgten Abfahrten im Ausgangsbahnhof und verspätet erfolgten Ankünften im Bestimmungsbahnhof zu den insgesamt im jeweiligen System tatsächlich erfolgten Abfahrten im Ausgangsbahnhof und Ankünften im Bestimmungsbahnhof. Als verspätet gilt eine Abweichung der tatsächlichen Ist-Zeit von der im jeweiligen Fahrplan vorgesehenen Zeit in einem bestimmten Ausmaß. Die Detailregelung erfolgt in den jeweiligen Beihilfeverträgen, wobei diese Bestimmungen jährlich bei allen Beihilfewerbern dieselben Qualitätserfordernisse enthalten.

Artikel 17 – Auszahlung der Beihilfe

Die Auszahlung der Beihilfe ist grundsätzlich mit dem Betrag begrenzt, der sich aus der im Antrag gemäß Artikel 11 Abs. 3 lit. e vom Beihilfewerber für das jeweilige System vorgesehenen Beförderungsmenge ergibt. Eine darüber hinaus erbrachte Beförderungsleistung kann nur bis zu einer Überschreitung im Ausmaß von % berücksichtigt werden. Bei einer Unterschreitung der geplanten Beförderungsmenge in einem Ausmaß von über % wird die Beihilfesumme der tatsächlich erbrachten Schienengüterverkehrsdienstleistungen im Bereich des EWV, UKV bzw. der RoLa um % reduziert. Die näheren Bestimmungen darüber erfolgen im jeweiligen Beihilfevertrag, wobei für alle Beihilfewerber dieselben Prozentsätze gelten.

Artikel 18 – Vorschuss

1. Auf Antrag des Beihilfewerbers gewährt das bmvit monatliche Vorschüsse auf die Beihilfe entsprechend der im Antrag gemäß Artikel 11 Abs. 3 lit. e vom Beihilfewerber für das jeweilige System vorgesehenen Beförderungsmengen.
2. Der Vorschuss darf dabei je 80% der voraussichtlichen, monatlichen Abgeltungshöhe, die sich bei Anwendung der im Beihilfevertrag festgelegten Beihilfesätze für die nach Artikel 11 Abs. 3 lit. e bekanntgegebenen Beförderungsmenge ergeben würde, nicht übersteigen.

Artikel 19 – Abrechnung

1. Die Abrechnung erfolgt durch die Abwicklungsstelle anhand der vom Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 15 Abs. 2 an die Abwicklungsstelle übermittelten IST-Daten bzw. vom Beihilfewerber gemäß Artikel 15 Abs. 3 an die Abwicklungsstelle übermittelten ergänzenden Daten.
2. Bis zum 15. des zweitfolgenden Monats wird von der Abwicklungsstelle eine monatliche Zwischenabrechnung durchgeführt. Ergibt diese Zwischenabrechnung, dass die gemäß Artikel 18 geleistete monatliche Vorschusszahlung den für die tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung entfallenden Beihilfebetrag um mehr als 20 % überschreitet, kann im Folgemonat die Vorschusszahlung entsprechend verringert werden.
3. Die Abwicklungsstelle erstellt bis zum 15. März des Folgejahrs die Endabrechnung für das vorangegangene Kalenderjahr unter Berücksichtigung der tatsächlich vom Beihilfewerber erbrachten Beförderungsleistung, der für diesen Zeitraum geleisteten Vorschusszahlungen und der gemäß Artikel 16 (Qualitätsanreiz) allenfalls vom Beihilfewerber an die Abwicklungsstelle zu leistenden Ausgleichszahlung.

Artikel 20 – Rückzahlung der Beihilfe

1. Im Zuge der Abrechnung von der Abwicklungsstelle festgestellten Überzahlungen werden bei der nächsten Abrechnung in Abzug gebracht oder sind vom

Beihilfeempfänger zurückzuzahlen. Hierbei ist § 29 Abs. 7 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, anzuwenden.

2. Eine Einstellung und Rückerstattung der Förderung erfolgt bei Vorliegen der in § 22 Abs. 1 Z 1 bis 3 und Z 5 bis 13 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, genannten Fälle nach Maßgabe der in § 22 ARR vorgesehenen Bestimmungen.

Artikel 21 – Datenschutz

Der Beihilfeempfänger nimmt zur Kenntnis, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Beihilfeempfänger gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, in der jeweils geltenden Fassung zulässig ist, vom Beihilfegeber und von der von ihm beauftragten Abwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Beihilfevertrages, der Wahrnehmung der vom Beihilfegeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet und insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insb. gemäß § 3 Abs. 2, § 4 Abs.1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes, BGBl. Nr. 144/1948, in der jeweils geltenden Fassung), des Bundesministeriums für Finanzen (insb. gemäß §§ 43 bis 47 und 54 des Bundeshaushaltsgesetzes) und der Europäischen Union nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offengelegt werden müssen.

Artikel 22 – Gerichtsstand

1. Ausschließlicher Gerichtsstand für alle sich aus dem Beihilfevertrag ergebenden Rechtsstreitigkeiten ist Wien.
2. Auf den Beihilfevertrag ist österreichisches Recht anzuwenden.

X. Beihilfenabwicklungsstelle

Artikel 23

Mit der Abwicklung des Programms zur Gewährung von Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen wird unter Berücksichtigung des § 38 und § 39 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II 51/2004 in der Fassung BGBl. II 317/2009, die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) beauftragt.

XI. Kontrolle und Evaluierung

Artikel 24

1. Für die im Einklang mit den gegenständlichen Richtlinien gewährten Beihilfen wird die Abwicklungsstelle im Auftrag des bmvit eine Evaluierung des Beihilfeprogramms durchführen, die insbesondere überprüft, ob der mit den Maßnahmen angestrebte Erfolg (insb. Beitrag zur Aufrechterhaltung bzw. Stabilisierung des Transportvolumens hinsichtlich der Förderobjekte gemäß Artikel 6 Abs. 1) erreicht wurde.
2. Darüber hinaus sind bis spätestens 15. Juni des jeweiligen Jahres Zwischenberichte von der Abwicklungsstelle an das bmvit vorzulegen.

XII. Schlussbestimmungen und Geltungsdauer

Artikel 25 – Publizität

1. Diese Richtlinien und die jeweils zur Anwendung kommenden Beihilfensätze werden im Internet veröffentlicht.
2. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien ein Beihilfevertrag geschlossen wurde, ist verpflichtet, seine Kunden in geeigneter Form darüber und über das Ausmaß der gewährten Beihilfe zu

informieren. Nähere Bestimmungen darüber sind im jeweiligen Beihilfevertrag enthalten.

Artikel 26 – Geltungsdauer

Diese Richtlinien gelten für den Zeitraum vom 3.12.2012 bis zum 31.12.2017.

ANHANG 1: Bestimmungen zum Einzelwagenverkehr

I:

Einzelwagenverkehr gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. a ist nur dann beihilfefähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Einzelwagenverkehr: die Schienenbeförderung eines oder mehrerer beladener Schienenfahrzeuge für die Güterbeförderung, welche in einem vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen definierten System des Einzelwagenverkehrs erfolgt. Dieses System hat aus folgenden Komponenten zu bestehen:

1. definierte Abfertigungsstellen in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen die Ladung von einzelnen Schienenfahrzeugen zur Beförderung angenommen und/oder von der Beförderung abgeliefert wird;
2. definierte Knotenpunkte in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen beladene Schienenfahrzeuge, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden, von einem Zug auf einem anderen Zug übergehen;
3. definierte Grenzübertrittspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden, in das Ausland bzw. vom Ausland durchgeführt wird;
4. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von beladenen Schienenfahrzeugen für die Güterbeförderung, die an den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen zur Beförderung angenommen wurden und/oder von der Beförderung abgeliefert werden zwischen den in Ziffern 1, 2 und 3 genannten Abfertigungsstellen, Knotenpunkten und Grenzübertrittspunkten durchgeführt wird;
5. gegebenenfalls definierte Knotenpunkte in Österreich, die auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in denen beladene Schienenfahrzeuge zur Beförderung nach oder von den in Ziffer 1 genannten Abfertigungsstellen von Kooperationspartnern übernommen oder an Kooperationspartner übergeben werden.

II:

Abgeltungssätze 2016:

Tabelle:

Abgeltungssatz in EUR pro 1000 tkm		
Entfernungsklasse:	bis 100 km*	ab 100 km
INLAND	16,6	10,20
EIN-/AUSFUHR	16,6	5,60

* Gilt nur für die Fahrtstrecke des Wagens im ersten Zug von der Versandbedienstelle sowie für die Fahrtstrecke des Wagens im letzten Zug zu der Empfangsbedienstelle auf österreichischem Staatsgebiet. Fahrten von bzw. bis zu einem Grenzübergangspunkt gelten nicht als erste oder letzte Zugfahrt.

ANHANG 2: Bestimmungen zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr

I:

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. b ist nur dann beihilfefähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr erfolgt als Schienenbeförderung von umschlagbaren Transportbehältern in einem vom jeweiligen EVU definierten System, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:

1. definierte Terminals in Österreich, welche über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen ein umschlagbarer Transportbehälter von einem Wasser- oder Straßenfahrzeug auf ein Schienenfahrzeug, von einem Schienenfahrzeug auf ein Wasser- oder Straßenfahrzeug oder von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Schienenfahrzeug geladen wird;
2. definierte Grenzübertrittspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche umschlagbare Transportbehälter, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge ver- bzw. entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von umschlagbaren Behältern zwischen oder von den in Ziffer 1 genannten Terminals oder von den in Ziffer 2 genannten Grenzübertrittspunkten zu den in Ziffer 2 genannten Grenzübertrittspunkten durchgeführt wird;

II:

Abgeltungssätze 2016:

Tabelle a:

EUR/ITE			30-100 km	101- 250 km	ab 251 km
Inland	GC 20, WAB 20, WAB 25	bis 25	19,00	29,80	36,20
		ab 25	12,50	19,50	23,70
	GC 30, WAB 30	bis 25	26,60	38,30	44,40
		ab 25	19,00	29,50	37,20
	GC 40, SAN 70, WAB 40	bis 25	36,10	49,80	55,80
		ab 25	22,70	35,30	45,10

Tabelle b:

EUR/ITE			30-100 km	101- 250 km	ab 251 km
Ein/Aus	GC 20, WAB 20, WAB 25	bis 25	16,20	25,80	31,40
		ab 25	10,70	16,80	20,50
	GC 30, WAB 30	bis 25	22,90	33,10	38,40
		ab 25	16,30	25,50	32,20
	GC 40, SAN 70, WAB 40	bis 25	31,10	43,10	48,30
		ab 25	19,50	30,40	39,00

Tabelle c:

EUR/ITE			30-100 km	101- 250 km	ab 251 km
Durchfuhr	GC 20, WAB 20, WAB 25	bis 25	9,50	16,40	18,70
		ab 25	6,50	10,50	12,00
	GC 30, WAB 30	bis 25	14,30	21,00	22,90
		ab 25	10,00	16,00	19,00
	GC 40, SAN 70, WAB 40	bis 25	19,50	27,40	28,70
		ab 25	11,90	19,10	23,00

Anmerkung zu diesen Tabellen:

Für Beförderungen über Bergstrecken (Brenner, Tauern, Pyhrn-Schober, Semmering, Neumarkter Sattel und Arlberg) erhöht sich der Abgeltungssatz pro Behälter wie folgt:

- i. für GC 20, WAB 20 und WAB 25 um 1,80 Euro
- ii. für GC 30 und WAB 30 um 2,70 Euro
- iii. für GC 40, SAN 70 und WAB 40 um 3,60 Euro

ANHANG 3: Bestimmungen zur Rollenden Landstraße

I:

Rollende Landstraße gemäß Artikel 5 Abs. 1 lit. c ist nur dann beihilfefähig im Sinne der vorliegenden Richtlinien, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Die Rollende Landstraße erfolgt als Schienenbeförderung von Lastkraftwagen in einem vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen definierten System, das aus folgenden Komponenten zu bestehen hat:

1. definierte Terminals in Österreich (und im Ausland), welche über öffentliche Schieneninfrastruktur erreichbar sind und in welchen Straßenfahrzeuge des Güterverkehrs mit eigener Kraft zum Zwecke des Schienentransports auf Schienenfahrzeuge auffahren oder von Schienenfahrzeugen abfahren;
2. definierte Grenzübertrittspunkte auf der öffentlichen Schieneninfrastruktur in Österreich, über welche Straßenfahrzeuge des Güterverkehrs, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, vom Inland in das Ausland bzw. vom Ausland in das Inland befördert werden;
3. definierte Zugfahrten auf öffentlicher Schieneninfrastruktur, mit denen die Beförderung von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs, welche in den in Ziffer 1 genannten Terminals auf Schienenfahrzeuge verladen bzw. von Schienenfahrzeugen entladen werden, zwischen den in Ziffer 1 genannten Terminals und/oder in Ziffer 2 genannten Grenzübertrittspunkten durchgeführt wird;

II:

Abgeltungssätze 2016:

Tabelle:

Achse	Euro je RoLa-Sendung ⁽¹⁾
Brennerachse	94,- ⁽²⁾ / 47,- ⁽³⁾
Tauernachse	82,-
Pyhrn-Schoberachse	78,-

Anmerkungen zu dieser Tabelle:

- (1) Als eine RoLa-Sendung gilt ein Lastkraftwagen (LKW), ein Lastkraftwagen

mit Anhänger (LKW-Zug) oder eine Sattelzugmaschine mit Sattelaufleger (Sattelzug) sofern diese transporttechnisch auf der jeweiligen RoLa befördert werden können.

- (2) Zahlung je RoLa-Sendung auf einem Tagzug am Brenner, d.h. die fahrplanwirksame Abfahrtszeit oder Ankunftszeit in einem Terminal in Österreich bzw. im Falle der Durchfahrt durch Österreich die fahrplanwirksame Grenzeintrittszeit oder Grenzaustrittszeit liegt zwischen 5.00 Uhr und 22.00 Uhr.
- (3) Zahlung je RoLa-Sendung auf einem Nachtzug am Brenner, d.h. die fahrplanwirksame Abfahrtszeit oder Ankunftszeit in einem Terminal in Österreich bzw. im Falle der Durchfahrt durch Österreich die fahrplanwirksame Grenzeintrittszeit oder Grenzaustrittszeit liegt zwischen 22.01 Uhr und 04.59 Uhr.