

Sonderrichtlinien

Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich 2018 bis 2022

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

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

Preisen angeboten werden können. Um den verkehrspolitisch erwünschten hohen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auch hinkünftig sicherzustellen, sind daher im Rahmen der vorliegenden Richtlinien Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in folgenden Produktionsformen vorgesehen:

1. Einzelwagenverkehr (EWV),
2. unbegleiteter Kombiniertes 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 § 5 Absatz 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, dar.
2. Die Gewährung dieser Beihilfen erfolgt unter Berücksichtigung des 6. Abschnitts der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014 im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung durch Verträge, die zwischen dem BMK (als Beihilfengeber) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU – als Beihilfeempfänger) geschlossen werden.
3. Die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, 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 Absatz 3 AEUV am 9. Juni 2017 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 1.1.2018 bis einschließlich 31.12.2022.

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 (EWV): 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) (zum Beispiel Container, Wechsellaufbau, 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 BMK durchführt;

- b) BMK: das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 Absatz 1 lit. b und nicht in die Produktionsform der Rollenden Landstraße gemäß Artikel 5 Absatz 1 lit. c fällt.
- d) Kombiniertes 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 „Kombiniertes 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 (zum Beispiel CSC-Zulassungsbescheinigung) als Container zugelassen sind.
 - Wechsellaufbauten sind von Straßenfahrzeugen des Güterverkehrs lösbare Transporteinheiten, die beim Umschlag vom Kran oder Mobilgerät erfasst werden.
 - Sattelaufzieher 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: 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, Beihilfewerber

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 Landstraßegemäß den detailliert festgelegten Anforderungen der Anhänge 1 bis 3, Punkt I.
2. Für einen Beförderungsfall kann nur eine Beihilfe nach einer der in Absatz 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 gemäß Artikel 5 Absatz 1 lit. a, wenn dieser in der Durchfuhr erfolgt.
 - b) Schienengüterverkehrsleistungen in der Produktionsform des Ganzzugsverkehrs gemäß Artikel 5 Absatz 2 lit. c.
 - c) Schienengüterverkehrsleistungen mit unbeladenen Schienenfahrzeugen bzw. mit Schienenfahrzeugen, die nicht zur Güterbeförderung vorgesehen sind (zum Beispiel: 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 § 2 Z 3 iVm § 21 Absatz 1 Z 1 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, gewährt.

Artikel 8 – Beihilfewerber

Die Beihilfe kann von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt bzw. zu erbringen beabsichtigt, beantragt werden.

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 BMK 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) sowie nach Hauptlauf zwischen den Knoten sowie Vor- und Nachlauf zwischen Knoten und Versand- bzw. Empfangsbedienstellen (first bzw. last mile) 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.

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

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.

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 Beihilfewerber 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 Beihilfewerber bzw. im Falle von Kooperationen gemäß Artikel 5 Absatz 2 lit. f über die Kooperationspartner
 - b) Beschreibung der Systeme für Schienengüterverkehrsleistungen, für die das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen Beihilfen in Anspruch nehmen möchte (gilt nur bei erstmaliger Antragstellung)
 - in der Produktionsform des Einzelwagenverkehrs gemäß Artikel 5 Absatz 1 lit. a
 - in der Produktionsform des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs gemäß Artikel 5 Absatz 1 lit. b bzw.
 - in der Produktionsform der Rollenden Landstraße gem. Artikel 5 Absatz 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 Absatz 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 Absatz 3 lit. a bis f benannten Informationen sind nach den im Formular „Beihilfeantrag“ genannten Anforderungen anzuführen.
 5. Werden im Einklang mit den Bestimmungen dieser Richtlinien beihilfefähige Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr oder UKV von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wege der Kooperation erbracht, so sind die Kooperationspartner und die Art und Weise der Kooperation im Wege der Beantragung bekanntzugeben.

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 1.1.2021 in Kraft treten und laufen zumindest bis 31.12.2021.
2. Für das Jahr 2022 müssen Anträge für den erstmaligen oder wiederholten Abschluss eines Beihilfevertrags im Vorjahr spätestens bis zu dem im Förderaufruf genannten Datum bei der Abwicklungsstelle eingereicht werden. Anträge auf Änderung bereits abgeschlossener mehrjähriger Beihilfeverträge müssen bis spätestens 30. September des Vorjahres bei der Abwicklungsstelle gestellt werden.
3. Über Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich entscheidet auf Vorschlag der Abwicklungsstelle das BMK. In diesem Zusammenhang wird ein Beihilfevertrag gemäß § 24 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, abgeschlossen, der frühestens mit 1. Jänner des Jahres auf das sich die Antragstellung bezieht in Kraft tritt. Dies gilt für beantragte Änderungen bereits bestehender Beihilfeverträge sinngemäß.

4. Vor Abschluss des Beihilfevertrages überprüft die Abwicklungsstelle durch Angaben des Beihilfewerbers, ob dem Beihilfewerber von Dritten für die Erbringung der gegenständlichen Schienengüterverkehrsleistung Förderungen gewährt wurden und führt eine Abfrage im Transparenzportal durch.

Artikel 13 – Ablehnung und Verringerung der Beihilfe

1. Das BMK 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. Sofern gemäß § 13 Absatz 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014 auch andere Rechtsträger einen Beihilfewerber für dieselbe Schienengüterverkehrsleistung, auch wenn mit verschiedener Zweckwidmung, zu fördern beabsichtigen, haben die beteiligten Organe des Bundes auf eine abgestimmte Vorgangsweise mit diesen Rechtsträgern hinzuwirken. Bei der Einreichung nach diesem Beihilfeprogramm sind vom Beihilfewerber Angaben über weitere beantragte und erteilte Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen 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 BMK vor, die Abgeltungssätze zu kürzen. Bei bereits abgeschlossenen Beihilfeverträgen können die Abgeltungssätze mit entsprechender Vorlaufzeit reduziert werden, wobei diese Reduzierung gleichermaßen auf alle Beihilfewerber bzw. Beihilfenehmer angewendet wird. Die näheren Bestimmungen darüber sind in den Beihilfeverträgen enthalten.

IX. Bestimmungen zum Beihilfevertrag

Artikel 14 – Errichtung, Inhalt und Vertragsdauer

1. Beihilfeverträge haben gemäß § 24 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, zu enthalten:

- a) Bezeichnung der Rechtsgrundlage,
 - b) Bezeichnung des Beihilfenehmers mit insbesondere Firmenbuchnummer oder gegebenenfalls der im Ergänzungsregister vergebenen Ordnungsnummer,
 - c) Beginn und Dauer der Laufzeit der Förderung,
 - d) Art und Höhe der Förderung,
 - e) genaue Beschreibung der geförderten Leistung (Förderungsgegenstand),
 - f) förderbare Verkehrsleistungen,
 - g) Fristen für die Erbringung der geförderten Leistung sowie für die Berichtspflichten (§§ 40 bis 42 ARR 2014),
 - h) Auszahlungsbedingungen,
 - i) Kontrolle und gegebenenfalls Mitwirkung bei der Evaluierung,
 - j) Bestimmungen über die Einstellung und Rückzahlung der Förderung gemäß § 25 ARR 2014,
 - k) sonstige zu vereinbarende Vertragsbestimmungen sowie
 - l) besondere Förderungsbedingungen, die der Eigenart der zu fördernden Leistung entsprechen und überdies sicherstellen, dass dafür Bundesmittel nur in dem zur Erreichung des angestrebten Erfolges unumgänglich notwendigen Umfang eingesetzt werden.
2. Die Gewährung einer Förderung ist davon abhängig, ob der Beihilfewerber insbesondere
- a) mit der Durchführung der Leistung gemäß dem vereinbarten Zeitplan, ansonsten unverzüglich nach Gewährung der Förderung beginnt, die Leistung zügig durchführt und diese innerhalb der vereinbarten, ansonsten innerhalb einer angemessenen Frist abschließt,
 - b) der haushaltsführenden Stelle oder Abwicklungsstelle alle Ereignisse, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen, oder eine Abänderung gegenüber dem Förderungsansuchen oder vereinbarten Auflagen und Bedingungen erfordern würde, unverzüglich und aus eigener Initiative anzeigt und ihren oder seinen Mitteilungspflichten jeweils unverzüglich nachkommt,
 - c) Organen oder Beauftragten des Bundes und der Europäischen Union Einsicht in ihre oder seine Bücher und Belege sowie in sonstige der Überprüfung der Durchführung der Leistung dienende Unterlagen bei sich selbst oder bei Dritten und die Besichtigung an Ort und Stelle gestattet oder auf deren Verlangen vorlegt, ihnen die erforderlichen Auskünfte erteilt oder erteilen lässt und hiezu eine geeignete Auskunftsperson bereitstellt, wobei über den jeweiligen Zusammenhang dieser Unterlagen mit der Leistung das Prüforgan entscheidet,
 - d) alle Bücher und Belege sowie sonstige in Punkt c) genannten Unterlagen zehn Jahre ab dem Ende des Jahres der Auszahlung der gesamten Förderung, jedenfalls aber bis zur vollständigen Rückzahlung, in beiden Fällen mindestens jedoch ab der

- Durchführung der Leistung sicher und geordnet aufbewahrt; sofern unionsrechtlich darüber hinausgehende Fristen gelten, kommen diese zur Anwendung,
- e) zur Aufbewahrung grundsätzlich auch geeignete Bild- und Datenträger verwenden kann, wenn die vollständige, geordnete, inhaltsgleiche, urschriftgetreue und überprüfbare Wiedergabe bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet ist; in diesem Fall ist die der Beihilfewerber zu verpflichten, auf ihre oder seine Kosten alle Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, die notwendig sind, um die Bücher, Belege und sonstigen Unterlagen lesbar zu machen und, soweit erforderlich, ohne Hilfsmittel lesbare dauerhafte Wiedergaben beizubringen sowie bei Erstellung von dauerhaften Wiedergaben diese auf Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
 - f) Förderungsmittel des Bundes unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit einsetzt und insbesondere bei Gesamtförderungen in ihrer oder seiner gesamten Gebarung diese Grundsätze befolgt,
 - g) Förderungsmittel des Bundes nicht zur Bildung von Rücklagen oder Rückstellungen nach dem Einkommensteuergesetz 1988, (EStG 1988), BGBl. Nr. 400, oder dem Unternehmensgesetzbuch, dRGBI S 219/1897 verwendet,
 - h) über die Durchführung der Leistung unter Vorlage eines Verwendungsnachweises (§§ 40 bis 42 ARR 2014) innerhalb zu vereinbarenden Fristen berichtet,
 - i) über den Anspruch aus einer gewährten Förderung weder durch Abtretung, Anweisung oder Verpfändung noch auf andere Weise verfügt,
 - j) die Rückzahlungsverpflichtung gemäß § 25 ARR 2014 übernimmt,
 - k) das Gleichbehandlungsgesetz, BGBl. I Nr. 66/2004, beachtet, sofern es sich um die Förderung eines Unternehmens handelt, und das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, BGBl. I Nr. 82/2005, sowie das Diskriminierungsverbot gemäß § 7b des Behinderteneinstellungsgesetzes (BEinstG), BGBl. Nr. 22/1970, berücksichtigt.
3. Der Beihilfevertrag wird grundsätzlich für ein Jahr, jedoch höchstens auf die Dauer von 30 Monaten abgeschlossen.
 4. 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 Absatz 3 sind der Abwicklungsstelle in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat vom Beihilfewerber bereitzustellen.
2. Die für die Kontrolle der Leistungserbringung und Abrechnung erforderlichen IST-Daten sind der Abwicklungsstelle hinsichtlich der vom Beihilfewerber 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 Beihilfewerber in elektronischer Form in einem festgelegten Datenformat bis spätestens am 10. des Folgemonats ab Leistungserbringung bereitzustellen.

Artikel 16 – Auszahlung der Beihilfe

Die Auszahlung der Beihilfe ist grundsätzlich mit dem Betrag begrenzt, der sich aus der im Antrag gemäß Artikel 11 Absatz 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 EWW, UKV bzw. der RoLa um ... % reduziert. Die näheren Bestimmungen darüber erfolgen im jeweiligen Beihilfevertrag, wobei für alle Beihilfewerber dieselben Prozentsätze gelten.

Artikel 17 – Vorschuss

1. Auf Antrag des Beihilfewerbers gewährt das BMK monatliche Vorschüsse auf die Beihilfe entsprechend der im Antrag gemäß Artikel 11 Absatz 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 Absatz 3 lit. e bekanntgegebenen Beförderungsmenge ergeben würde, nicht übersteigen.

Artikel 18 – Abrechnung

1. Die Abrechnung erfolgt durch die Abwicklungsstelle anhand der vom Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 15 Absatz 2 an die Abwicklungsstelle übermittelten IST-Daten bzw. vom Beihilfewerber gemäß Artikel 15 Absatz 3 an die Abwicklungsstelle übermittelten ergänzenden Ist-Betriebsdaten.

2. Bis zum 15. des zweitfolgenden Monats wird von der Abwicklungsstelle eine monatliche Zwischenabrechnung durchgeführt. Ergibt diese Zwischenabrechnung, dass die gemäß Artikel 17 geleistete monatliche Vorschusszahlung den für die tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung entfallenden Beihilfebetrug um mehr als 15 % 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.

Artikel 19 – 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 § 43 Absatz 7 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, anzuwenden.
2. Eine Einstellung und Rückerstattung der Förderung erfolgt bei Vorliegen der in § 25 Absatz 1 Z 1 bis 9 und Z 11 bis 12 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, genannten Fälle nach Maßgabe der in § 25 ARR vorgesehenen Bestimmungen, insbesondere wenn
 - a) Organe oder Beauftragte des Bundes vom Beihilfewerber über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind,
 - b) vom Beihilfewerber vorgesehene Berichte nicht erstattet, Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete und den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist, sowie sonstige in dieser Verordnung vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden,
 - c) der Beihilfewerber nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Ankündigung – Ereignisse meldet, welche die Durchführung der geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen oder deren Abänderung erfordern würde,
 - d) der Beihilfewerber vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert oder die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Förderung innerhalb des für die Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraumes nicht mehr überprüfbar ist,
 - e) die Förderungsmittel vom Beihilfewerber ganz oder teilweise widmungswidrig verwendet worden sind,

- f) die Leistung vom Beihilfemer nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist,
 - g) vom Beihilfemer das Abtretungs-, Anweisungs-, Verpfändungs- und sonstige Verfügungsverbot gemäß § 24 Absatz 2 Z 11 nicht eingehalten wurde,
 - h) die Bestimmungen des Gleichbehandlungsgesetzes von einem geförderten Unternehmen nicht beachtet wurden,
 - i) das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz oder das Diskriminierungsverbot gemäß § 7b BEinstG nicht berücksichtigt wird,
 - j) von Organen der Europäischen Union die Aussetzung und/oder Rückforderung verlangt wird oder
 - k) sonstige Förderungsvoraussetzungen, Bedingungen oder Auflagen, insbesondere solche, die die Erreichung des Förderungszwecks sichern sollen, vom Beihilfemer nicht eingehalten wurden.
3. Anstelle der in Absatz 2 vorgesehenen gänzlichen Rückforderung kann bei einzelnen Tatbeständen eine bloß teilweise Einstellung oder Rückzahlung der Förderung vorgesehen werden, wenn
- die vom Beihilfemer übernommenen Verpflichtungen teilbar sind und die durchgeführte Teilleistung für sich allein förderungswürdig ist,
 - kein Verschulden des Beihilfemers am Rückforderungsgrund vorliegt und
 - für den Förderungsgeber die Aufrechterhaltung des Beihilfenvertrages weiterhin zumutbar ist.

Artikel 20 – Datenschutz

1. Der Beihilfemer hat sowohl im Förderungsansuchen als auch im Beihilfenvertrag zur Kenntnis zu nehmen, dass die haushaltsführende Stelle und die Abwicklungsstelle berechtigt sind,
- die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten zu verwenden, wenn dies für den Abschluss und die Abwicklung des Beihilfenvertrages, für Kontrollzwecke und die Wahrnehmung der der haushaltsführenden Stelle gesetzlich übertragenen Aufgaben erforderlich ist;
 - die für die Beurteilung des Vorliegens der Förderungsvoraussetzungen und zur Prüfung des Verwendungsnachweises (8. Abschnitt ARR 2014) erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihr oder ihm 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 Absatz 5 TDBG 2012 durchzuführen.

2. Der Beihilfewerber hat zur Kenntnis zu nehmen, dass es dazu kommen kann, dass Daten insbesondere an Organe und Beauftragte des Rechnungshofes (insbesondere gemäß § 3 Absatz 2, § 4 Absatz 1 und § 13 Absatz 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.
3. Sofern eine über Absatz 1 und 2 hinausgehende Datenverwendung, die keine Voraussetzung für den Abschluss und die Abwicklung der Förderung ist, erforderlich und die Datenverwendung nicht ohnedies zulässig ist, ist auszubedingen, dass gemäß § 8 Absatz 1 Z 2 DSG bzw. Art 6 (1) a DSGVO, der Beihilfewerber ausdrücklich zustimmt, dass die Daten von der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle als Dienstleister für diese zusätzlichen Zwecke verwendet werden können. In der Zustimmungserklärung ist anzuführen, welche Daten zu welchem Zweck verwendet werden können.
Ein Widerruf dieser Zustimmungserklärung durch den Beihilfewerber ist jederzeit zulässig. Zu seiner Wirksamkeit muss er gegenüber der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle schriftlich erklärt werden. Die weitere Verwendung der Daten wird unverzüglich nach Einlangen des Widerrufs bei der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle unbeschadet bestehender gesetzlicher Übermittlungspflichten eingestellt.

Artikel 21 – 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 22

Mit der Abwicklung des Programms zur Gewährung von Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen wird unter Berücksichtigung des § 8 und § 9 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung

von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2014), BGBl. II 208/2014, die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) beauftragt.

XI. Kontrolle und Evaluierung

Artikel 23

1. Für die im Einklang mit den gegenständlichen Richtlinien gewährten Beihilfen führt die Abwicklungsstelle im Auftrag des BMK jährlich eine Evaluierung durch, die insbesondere überprüft, ob der mit den Maßnahmen angestrebte Erfolg (insb. Beitrag zur Aufrechterhaltung bzw. Stabilisierung des Transportvolumens hinsichtlich der Förderobjekte gemäß Artikel 6 Absatz 1) erreicht wurde.
2. Darüber hinaus sind bis spätestens 15. Juni des jeweiligen Jahres Zwischenberichte von der Abwicklungsstelle an das BMK vorzulegen.
3. Nach Abschluss des Beihilfeprogramms führt das BMK gemäß § 44 Absatz 2 ARR 2014 eine Evaluierung durch, in der überprüft wird, ob das Ziel der Aufrechterhaltung bzw. Stabilisierung des Transportvolumens hinsichtlich der Förderobjekte gemäß Artikel 6 Absatz 1 erreicht wurde.

XII. Schlussbestimmungen und Geltungsdauer

Artikel 24 – 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 25 – Geltungsdauer

Diese Richtlinien gelten für den Zeitraum vom 1.1.2018 bis zum 31.12.2022.

Anhang 1: Bestimmungen zum Einzelwagenverkehr

I

Einzelwagenverkehr gemäß Artikel 5 Absatz 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 2021

Tabelle: Die Beihilfe wird nach je in Österreich befördertem Nettotonnenkilometer berechnet, wobei nach Inland bzw. Ein-/Ausfuhr, sowie nach Hauptlauf zwischen den Knoten und Vor- und Nachlauf zwischen Knoten und Versand- bzw. Empfangsbedienstellen (first bzw. last mile) und Entfernungsklasse bis bzw. ab 100 km unterschieden wird und dabei folgende Abgeltungssätze zur Anwendung kommen:

Abgeltungssätze EWV in Euro je 1.000 ntkm

Entfernungsklasse	bis 100 km ⁴	ab 100 km
Inland	29,17	11,28
Einfuhr/Ausfuhr	29,17	6,24

⁴ gilt nur für die Fahrstrecke des Wagens im ersten Zug von der Versandbedienstelle sowie für die Fahrstrecke des Wagens im letzten Zug zu der Empfangsbedienstelle auf österreichischem Staatsgebiet. Fahrten von oder zu einem Grenzübertrittspunkt gelten nicht als erste oder letzte Zugfahrt.

Anhang 2: Bestimmungen zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr

I

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr gemäß Artikel 5 Absatz 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 Grenzübergangspunkte 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 Grenzübergangspunkten zu den in Ziffer 2 genannten Grenzübergangspunkten durchgeführt wird;
4. gegebenenfalls definierte Betriebsstellen der öffentlichen Schieneninfrastruktur, an welchen mit umschlagbaren Behältern beladene Schienenfahrzeuge zur Beförderung nach oder von den in Ziffer 1 genannten Terminals von Kooperationspartnern übernommen oder an Kooperationspartner übergeben werden.

II

Abgeltungssätze 2021

Abgeltungssatz in Euro pro ITE

Verkehrs-, Behälter Art/Gewicht/Entfernungsklasse			30–100 km	101–250 km	ab 251 km
Inland	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	25,08	39,34	47,78
		ab 25 Tonnen	16,50	25,74	31,28
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	35,11	50,56	58,61
		ab 25 Tonnen	25,08	38,94	49,10
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	47,65	65,74	73,66
		ab 25 Tonnen	29,96	46,60	59,53
Einfuhr/ Ausfuhr⁵	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	20,74	33,02	40,19
		ab 25 Tonnen	13,70	21,50	26,24
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	29,31	42,37	49,15
		ab 25 Tonnen	20,86	32,64	41,22
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	39,81	55,17	61,82
		ab 25 Tonnen	24,96	38,91	49,92
Durchfuhr	GC20, WAB20, WAB 25 (Länge 20'–29')	bis 25 Tonnen	11,40	19,68	22,44
		ab 25 Tonnen	7,80	12,60	14,40
	GC30, WAB30 (Länge 30'–39')	bis 25 Tonnen	17,16	25,20	27,48
		ab 25 Tonnen	12,00	19,20	22,80
	GC40, WAB 40 (Länge 40'–45'), SAN 70	bis 25 Tonnen	23,40	32,88	34,44
		ab 25 Tonnen	14,28	22,92	27,60

⁵ Bei grenzüberschreitenden Transporten (Ein/Ausfuhr) zu grenznahen Terminals in Österreich, bei welchen die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) weniger als 30 km beträgt, wird die SGV-Förderung unter der Bedingung gewährt, dass die Gesamtschienenstrecke (inklusive der ausländischen Strecke) 30 km übersteigt, jedoch die Schienenstrecke im Inland (österreichisches Schienennetz) nicht weniger als 10 km beträgt. In diesem Fall werden für den inländischen Streckenanteil die Fördersätze für die Entfernungsklasse 30–100 km angewendet.

Anmerkung zu diesen Tabellen: Für Beförderungen über Bergstrecken (Brenner, Tauern, Pyhrn, Semmering und Arlberg) erhöht sich der Abgeltungssatz pro Behälter wie folgt:

- für GC20, WAB 20 und WAB 25 um 2,16 Euro
- für GC30 und WAB 30 um 3,24 Euro
- für GC40, SAN70 und WAB40 um 4,32 Euro

Anhang 3: Bestimmungen zur Rollenden Landstraße

I

Rollende Landstraße gemäß Artikel 5 Absatz 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;
4. Im RoLa-Zugverband ist ein Begleitwagen für die Fahrer mitzuführen⁶.

⁶ In begründeten Ausnahmefällen kann der Begleitwagen durch Busverkehr ersetzt werden.

II

Abgeltungssätze 2021

Zahlung je RoLa-Sendung⁷

Achse	Abschnitt	Betrag je RoLa-Sendung
Brennerachse⁸	Roncafort – Wörgl	94 Euro Tagzug / 47 Euro Nachtzug
	Roncafort – Regensburg	100 Euro Tagzug / 50 Euro Nachtzug
	Brennersee – Regensburg	100 Euro Tagzug / 50 Euro Nachtzug
	Brennersee – Wörgl	94 Euro Tagzug / 47 Euro Nachtzug
Tauernachse		81 Euro
Pyhrn-Schoberachse		77 Euro

⁷ 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.

⁸ 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**. 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 4.59 Uhr**.

Impressum oder Rückfragehinweis oder Datenschutzinfo

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Stand: 2. Dezember 2020

Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn

E-Mail: ii2@bmk.gv.at