



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

ANHANG

zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Genehmigung des Inhalts des Entwurfs einer

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr

ANHANG

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr

ENTWURF

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einführung.....	3
1.1	Allgemeiner Kontext	3
1.2	Ziel dieser Leitlinien	6
1.2.1	Eisenbahnsektor.....	9
1.2.2	Binnenschiffsverkehr.....	12
1.2.3	Multimodaler Verkehr	13
2.	Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen	16
2.1	Anwendungsbereich	16
2.2	Begriffsbestimmungen	19
2.3	Aufbau der Leitlinien	24
3.	Nicht anmeldepflichtige Maßnahmen	25
4.	Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen	26
4.1	Allgemeine Vereinbarkeitsvoraussetzungen	26
4.1.1	Wichtigste Vereinbarkeitsvoraussetzungen	26
4.1.2	Vereinbarkeit mit sonstigen Bestimmungen des EU-Rechts	29
4.1.3	Kumulierung.....	30
4.1.4	Transparenz	30
4.2	Voraussetzungen für die Vereinbarkeit bestimmter Kategorien von Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs	31
4.2.1	Betriebsbeihilfen	32
4.2.2	Investitionsbeihilfen	39
5.	Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden	60
5.1	Allgemeine Bestimmungen	60
5.2	Echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse	61
5.3	Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind.....	63

5.4	Dauer des Betrauungszeitraums	63
5.5	Einhaltung der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und der Transparenzrichtlinie.....	63
5.6	Einhaltung der EU-Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen	64
5.7	Nichtdiskriminierung.....	64
5.8	Höhe der Ausgleichsleistungen	64
5.9	Zusätzliche Anforderungen, die erforderlich sein können, um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der EU nicht abträglich ist	65
5.10	Transparenz	65
5.11	Mit Beschlüssen der Kommission verbundene Bedingungen und Auflagen ..	66
6.	Finanzströme innerhalb vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen	66
7.	Ex-post-Evaluierungsplan	68
8.	Berichterstattung und Überwachung	69
9.	Anwendbarkeit	70
10.	Überarbeitung.....	70
Anhang I.....		72
Anhang II.....		75

1. EINFÜHRUNG

1.1 Allgemeiner Kontext

1. Die Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes ist ein schon seit Langem verfolgtes Ziel der Europäischen Union (EU), das durch die Liberalisierung gefördert wird. In der EU sind die Binnenschiffsverkehrsdienste seit den 1990er Jahren vollständig liberalisiert¹, und auch die Schienenverkehrsdienste wurden in den vergangenen Jahrzehnten schrittweise liberalisiert².
2. Zwischen 2001 und 2016 verabschiedeten die gesetzgebenden Organe der Union vier Legislativpakete zu Schienenverkehrsdiensten, mit denen die Schienenverkehrsmärkte sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr schrittweise für den Wettbewerb geöffnet werden sollten. Der Schienengüterverkehrsmarkt wurde am 15. März 2003 im transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz für den Wettbewerb geöffnet³, am 1. Januar 2006 der grenzüberschreitende Güterverkehr im gesamten europäischen Netz⁴ und am 1. Januar 2007 die Kabotage im Schienengüterverkehr⁵. Der Schienenpersonenverkehrsmarkt wurde 2010 nur im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs⁶ und 2019 vollständig geöffnet, nachdem das „vierte Eisenbahnpaket“⁷ zur Vollendung des durch die Richtlinie 2012/34/EU geschaffenen einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden „Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum“)⁸ verabschiedet worden war. Mit dem vierten

¹ Die Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 1), die seit dem 5. Januar 1992 gilt, stützt sich auf die allgemeinen Grundsätze der Gleichbehandlung und des freien Dienstleistungsverkehrs, wonach es gebietsfremden Verkehrsunternehmen gestattet sein sollte, innerstaatliche Verkehrsdienste („Kabotage“) auf den Binnenwasserstraßen der Europäischen Union durchzuführen. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 1), die seit dem 2. August 1996 gilt, wurden gemeinsame Regeln für den freien Dienstleistungsverkehr auf grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßen eingeführt.

² Die erste Gesetzgebungsinitiative Anfang der 1990er-Jahre führte zur Verabschiedung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25), die die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1993 umsetzen mussten.

³ Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

⁴ Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164).

⁵ Siehe Fußnote 4.

⁶ Mit der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) wurde der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr mit Wirkung zum 1. Januar 2010 für den Wettbewerb geöffnet.

⁷ Das vierte Eisenbahnpaket besteht aus sechs Legislativtexten, mit denen der Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste vollendet werden soll. Siehe https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁸ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32), mit der die Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinien 2001/12/EG und 2004/51/EG geänderten Fassung sowie die Richtlinie 2007/58/EG mit Wirkung zum 17. Juni 2015 konsolidiert und aufgehoben wurden.

Eisenbahnpaket wurden mehrere Maßnahmen eingeführt, darunter das allgemeine Recht der in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Eisenbahnunternehmen⁹, Personenverkehrsdienste aller Art in der Europäischen Union zu erbringen (mit einigen Einschränkungen)¹⁰, und der Grundsatz der obligatorischen Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr¹¹.

3. Die Öffnung des Schienenverkehrsmarktes erfordert faire Wettbewerbsbedingungen, insbesondere zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen, um einen wirksamen Wettbewerb zu ermöglichen. Wenn etablierte Schienenverkehrsunternehmen vertikal integriert sind und in öffentlichem Eigentum stehen, kann eine zu nicht marktüblichen Bedingungen erfolgende konzerninterne Refinanzierung den Wettbewerb verzerren, zumal dadurch Markteintritte erschwert werden. Daher muss der rechtliche Rahmen für Finanztransaktionen in öffentlichen und vertikal integrierten Unternehmen des Schienenverkehrssektors ordnungsgemäß eingehalten und durchgesetzt werden.
4. Außerdem müssen faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden, um den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu fördern, wobei die unterschiedlichen (positiven und negativen) externen Effekte der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen sind¹². Ein nachhaltiger Verkehrssektor ist von entscheidender Bedeutung, um die Konnektivität in ganz Europa zu gewährleisten, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt im Einklang mit den Artikeln 170 und 174 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) zu fördern und die Klimaziele der EU zu erreichen.
5. In ihrem Weißbuch Verkehr¹³ von 2011 legte die Kommission das Ziel fest, die verkehrsbedingten Emissionen zwischen 2008 und 2030 um 20 %¹⁴ und zwischen 1990 und 2050 um mindestens 60 % zu senken. In ihrer Mitteilung von 2016 mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“¹⁵ schlug die Kommission Maßnahmen zur Beschleunigung der Dekarbonisierung des europäischen Verkehrs vor. Der von der Kommission im Jahr 2019 vorgestellte europäische Grüne Deal¹⁶ zielt darauf ab, den Übergang der EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer

⁹ Im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8.

¹⁰ Mit der Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1) wurde den Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 2019 Zugang zu den nationalen Schienennetzen gewährt, damit die ab dem 14. Dezember 2020 geltenden Netzfahrpläne angewandt werden können.

¹¹ Mit der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) wurde die Verpflichtung eingeführt, öffentliche Dienstleistungsaufträge ab dem 3. Dezember 2019 wettbewerblich zu vergeben, wobei der Übergangszeitraum am 24. Dezember 2023 endete.

¹² Die gemeinsame Verkehrspolitik muss auch die im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgelegten Umweltziele verfolgen. Artikel 11 AEUV lautet: „Die Erfordernisse des Umweltschutzes müssen bei der Festlegung und Durchführung der Unionspolitiken und -maßnahmen insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden.“

¹³ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM(2011) 144 endg. vom 28.3.2011), Rn. 6.

¹⁴ Ohne internationalen Seeverkehr, für den zwischen 2005 und 2050 eine Verringerung der Emissionen um 40 % angestrebt wird.

¹⁵ COM(2016) 501 final vom 20.7.2016.

¹⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der es spätestens 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr geben soll¹⁷. Zu diesem Zweck hat die Kommission das Ziel festgelegt, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken¹⁸.

6. Im Dezember 2020 legte die Kommission im Anschluss an die Veröffentlichung der Evaluierung des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹⁹ ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (Sustainable and Smart Mobility Strategy, im Folgenden „SSMS“) vor²⁰. Diese Strategie enthält einen Fahrplan, mit dem der europäische Verkehr auf der Grundlage der Ergebnisse des Verkehrsweißbuchs von 2011 auf den richtigen Weg für eine nachhaltige und intelligente Zukunft gebracht werden soll. Der Strategie liegen dieselben Szenarien zugrunde wie dem Klimazielpfad für 2030; sie zeigen, dass die Emissionen im Verkehrssektor durch eine Kombination der vorgeschlagenen politischen Maßnahmen bis 2050 um 90 % reduziert werden können. Mit dem Legislativpaket „Fit für 55“²¹ soll die Verwirklichung dieser Ziele unterstützt werden, indem unter anderem sauberere Verkehrsformen und Kraftstoffe gefördert werden, damit die EU bis 2050 klimaneutral werden kann²².
7. Das Ziel der EU, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, kann nicht ohne einen grundlegenden grünen und digitalen Wandel aller Verkehrsträger des europäischen Verkehrssektors erreicht werden.
8. Auf den Verkehrssektor entfallen etwa ein Viertel aller vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen in der EU, und der Verkehr gehört zu den Hauptverursachern von Luftverschmutzung. Der Verkehr hat auch andere negative externe Effekte (z. B. Lärmbelastung, Unfälle und Verkehrsüberlastung), die nicht ausreichend in die Kosten z. B. der Verkehrsnutzer einkalkuliert werden, insbesondere im Straßen- und Luftverkehr. Daher sind entschlossene Maßnahmen erforderlich, um mehr Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern und die Leistung multimodaler Logistikketten zu optimieren²³. Die Ökologisierung des Verkehrssektors wird durch mehrere Regulierungsinitiativen unterstützt, insbesondere Initiativen zur Schaffung eines umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes²⁴, zur Erleichterung des Binnenschiffsverkehrs²⁵ und zur Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten

¹⁷ Siehe Fußnote 16.

¹⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030: In eine klimaneutrale Zukunft zum Wohl der Menschen investieren (COM(2020) 562 final vom 17.9.2020).

¹⁹ SWD(2020) 410 final vom 10.12.2020.

²⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final vom 9.12.2020).

²¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – „Fit für 55“: auf dem Weg zur Klimaneutralität – Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030 (COM(2021) 550 final vom 14.7.2021).

²² Abschnitt 2.2.2 der in Fußnote 21 genannten Mitteilung.

²³ Siehe Fußnote 20.

²⁴ Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz (im Folgenden „TEN-V-Politik“) stützt sich auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1). Diese Verordnung wird derzeit überarbeitet, um das Netz sicherer, nachhaltiger, schneller und benutzerfreundlicher zu machen.

²⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – NAIADES III: Förderung einer zukunftsfähigen europäischen Binnenschifffahrt (COM(2021) 324 final vom 24.6.2021).

Verkehr²⁶. Um diese Ökologisierungsziele zu erreichen, sind umfangreiche Investitionen erforderlich. Der Wettbewerbspolitik, insbesondere den Beihilfenvorschriften, kommt eine wichtige Rolle zu, wenn es darum geht, die EU in die Lage zu versetzen, ihre politischen Ziele im Rahmen des Grünen Deals zu erreichen, wenn der Markt allein nicht über ausreichende Mittel oder Anreize verfügt, um diese Ziele zu erreichen (siehe Randnummer 13), da sie als Richtschnur für die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Behebung des betreffenden Marktversagens dienen und gleichzeitig sicherstellen, dass die öffentliche finanzielle Unterstützung das Funktionieren des Binnenmarktes nicht übermäßig beeinträchtigt.

9. Die Gewährleistung eines ununterbrochenen Güter- und Personenverkehrs zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern („Interoperabilität“) ist ein übergeordnetes Ziel der EU-Verkehrspolitik, das zur Verwirklichung wichtiger Ziele der EU beiträgt²⁷. Der Verkehr hat globale Ausmaße angenommen – sowohl in Bezug auf die von Personen und Gütern genutzten Netze, die zunehmend grenzübergreifend sind, als auch in Bezug auf die beteiligten Verkehrsträger, da immer häufiger mehrere Verkehrslösungen miteinander kombiniert werden. Die Verbindung von Verkehrsnetzen und Verkehrsträgern in der gesamten Europäischen Union wird jedoch nach wie vor durch rechtliche und technische Hindernisse beeinträchtigt. Es bedarf umfangreicher Investitionen in die Interoperabilität, um den einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu vollenden und die Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen der EU in die Lage zu versetzen, die Vorteile eines vernetzten Verkehrsraums in vollem Umfang zu nutzen. Erhebliche Investitionen sind auch für den Aufbau digitaler Infrastruktur erforderlich, insbesondere für die lückenlose Abdeckung mit 5G-Konnektivitätsinfrastruktur entlang wichtiger Verkehrskorridore in Europa, wodurch ein breites Spektrum von Diensten und ein höheres Maß an Automatisierung über verschiedene Mobilitätsanwendungen hinweg unterstützt werden²⁸. Dies ist ein wichtiges Ziel der SSMS für einen erfolgreichen digitalen Wandel der Europäischen Union bis 2030.

1.2 Ziel dieser Leitlinien

10. Staatliche Beihilfen sind nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV grundsätzlich verboten, um (drohende) Verfälschungen des Wettbewerbs im Binnenmarkt und Beeinträchtigungen des Handels zwischen Mitgliedstaaten zu verhindern. Für den Bereich des Landverkehrs²⁹ sieht Artikel 93 AEUV vor, dass Beihilfen für die Koordinierung des Landverkehrs und

²⁶ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

²⁷ Dazu gehören das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts sowie die Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit der europäischen Verkehrsnetze.

²⁸ Wie im 5G-Aktionsplan 2016 (COM(2021) 118) und im Politikprogramm 2030 für die digitale Dekade dargelegt, das die Grundlage für die Einrichtung eines Mehrländerprojekts für den europaweiten Aufbau von 5G-Korridoren bildet (Beschluss (EU) 2022/2481 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Aufstellung des Politikprogramms 2030 für die digitale Dekade). Die Gigabit-Infrastrukturverordnung (Verordnung (EU) 2024/1309 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2024 über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Aufbaus von Gigabit-Netzen für die elektronische Kommunikation, zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/2120 und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/61/EU (ABl. L, 2024/1309, 8.5.2024) gilt für begründete Anträge auf Zugang zu physischer Infrastruktur, die für den Aufbau der Komponenten von Netzen mit sehr hoher Kapazität gestellt wird.

²⁹ Nach Artikel 100 AEUV gilt Titel VI „Verkehr“ des AEUV grundsätzlich nur für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Diese drei Verkehrsarten werden im Gegensatz zum See- und Luftverkehr allgemein als „Landverkehr“ bezeichnet.

zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen mit den Verträgen vereinbar sind.

11. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs werden in Artikel 93 AEUV Beihilfen für den Verkehr nur in ganz bestimmten Fällen und nur dann, wenn sie den allgemeinen Interessen der EU nicht abträglich sind, für mit dem Vertrag vereinbar erklärt³⁰.
12. Was Beihilfen für die Koordinierung des Landverkehrs betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass der in Artikel 93 AEUV verwendete Begriff „Koordinierung des Verkehrs“ in seiner Bedeutung über die einfache Förderung der Entwicklung einer Wirtschaftstätigkeit hinausgeht. Er setzt zusätzlich voraus, dass der Staat im Interesse der Allgemeinheit lenkend in die Entwicklung des Verkehrssektors eingreift.
13. Verschiedene Marktversagen in bestimmten Bereichen können ein Eingreifen der Behörden im Landverkehrssektor rechtfertigen. Erstens führt der Verkehrssektor zu erheblichen negativen externen Effekten wie Verkehrsüberlastung oder Umweltverschmutzung. Diese externen Effekte sind in den Preissystemen für den Zugang zur Verkehrsinfrastruktur schwer zu berücksichtigen. Dies kann zu Preisunterschieden zwischen verschiedenen Verkehrsträgern führen, die behoben werden könnten, indem die Verkehrsarten mit den geringsten externen Kosten öffentlich gefördert werden. Zweitens können im Verkehrssektor wirtschaftliche Koordinierungsprobleme auftreten, etwa beim Erlass einer einheitlichen Interoperabilitätsnorm für den Schienenverkehr oder der Verknüpfung verschiedener Verkehrsnetze. Drittens leidet der Verkehrssektor auch unter den für Vorreiter bestehenden Nachteilen, die die Entwicklung derjenigen Verkehrsträger verhindern, die die geringsten externen Kosten haben, aber keine ausreichenden Investitionen anziehen, weil Investitionen in diese Verkehrsträger nicht rentabel genug sind. Und schließlich können bestimmte Verkehrsunternehmen aufgrund ihrer Marktstellung, die dazu führt, dass ihnen keine ausreichenden Informationen vorliegen, Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzmitteln haben.
14. Hinsichtlich Beihilfen für die Erfüllung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Verpflichtungen sind in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007³¹ die Bedingungen festgelegt, unter denen öffentliche Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn und anderen schienengestützten Verkehrsträgern (Straßenbahn, U-Bahn) sowie auf der Straße (Bus) (und auf Binnenwasserstraßen, falls die Mitgliedstaaten beschließen, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007³² auf diese Dienste anzuwenden) seit dem 2. Dezember 2009 organisiert und finanziert werden können³³. Für den Güterverkehr sah die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen Übergangszeitraum von drei Jahren ab dem 3. Dezember 2009 vor, in dem die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69³⁴ weiterhin für Güterverkehrsdienste galt.

³⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 1978, Kommission/Belgien, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, Rn. 10.

³¹ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

³² Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 siehe Fußnote 31.

³³ Zu den Bedingungen gehören die Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, des Umfangs der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, des Vergabeverfahrens und der Berechnung der an die öffentlichen Verkehrsunternehmen zu zahlenden Ausgleichsleistungen. Werden die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten, so gilt die Ausgleichsleistung als mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung bei der Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt.

³⁴ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-,

Daher hat die Kommission die Vereinbarkeit von seit dem 3. Dezember 2012 gewährten Beihilfen für die Erbringung von Dienstleistungen im Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr bislang direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV³⁵ geprüft.

15. Nach Artikel 93 AEUV können die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen besondere Verpflichtungen auferlegen, um die Erbringung angemessener Verkehrsdienste zu gewährleisten. In den unter Randnummer 5 genannten strategischen Dokumenten der Kommission wurde betont, dass die Bereitstellung angemessener Verkehrsdienste mit geringen CO₂-Emissionen sichergestellt werden muss. Da der Stand des Angebots im Verkehrssektor und die Bedürfnisse der Union zeigen, dass im Schienengüterverkehr ein Mangel an wirtschaftlich tragfähigen Diensten bestehen kann, erkennt die Kommission an, dass Schienengüterverkehrsdienste im Interesse der gesamten Gesellschaft liegen können³⁶, wobei der betreffende Mitgliedstaat in jedem Fall nachweisen muss, dass sie im Vergleich zu etwaigen auf dem Markt verfügbaren gewerblichen Güterverkehrsdiensten besondere Merkmale aufweisen³⁷. Die Kommission stellt fest, dass Schienengüterverkehrsdienste nicht immer auf kommerzieller Grundlage betrieben werden können und unter außergewöhnlichen Umständen eine öffentliche finanzielle Unterstützung in Form von Ausgleichsleistungen erfordern können. Es ist an den Mitgliedstaaten, den Konnektivitätsbedarf ihrer Verkehrsnutzer und gegebenenfalls die erforderliche Unterstützung zu ermitteln. Bevor jedoch die Einführung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Schienengüterverkehr in Erwägung gezogen wird, sollten die Mitgliedstaaten alle Anstrengungen unternehmen, um günstige rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für auf kommerzieller Basis erbrachte Schienengüterverkehrsdienste zu schaffen, für die eine Nachfrage besteht. Die Angemessenheit der Verkehrsdienste muss anhand des Stands von Angebot und Nachfrage im Verkehrssektor und der Bedürfnisse der Gemeinschaft bewertet werden. Gleichzeitig sollte der finanzielle Ausgleich für diese Verpflichtungen an Bedingungen geknüpft werden, durch die Verzerrungen auf dem Binnenmarkt so gering wie möglich gehalten werden. Daher ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen sind.
16. Mit den im Jahr 2008 von der Kommission angenommenen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen³⁸ (im Folgenden „Eisenbahnleitlinien von 2008“) wurde die Praxis der Kommission bei der Anwendung des Artikels 93 AEUV auf Eisenbahnunternehmen kodifiziert. Die Eisenbahnleitlinien von 2008 enthielten auch Anreize zur Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs. Die Eisenbahnleitlinien von 2008 zielten darauf ab, die Liberalisierung des Schienenverkehrssektors und die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnbinnenmarktes mit vollständiger Interoperabilität zu begleiten. Die Eisenbahnleitlinien von 2008 haben kein Ablaufdatum,

Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. L 169 vom 26.6.1991, S. 1).

³⁵ Siehe Beschluss der Kommission vom 24. November 2023 in der Sache SA.32953, Italien, Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia SpA (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

³⁶ Siehe Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4), Rn. 50.

³⁷ Siehe Bekanntmachung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (ABl. C 92 vom 29.3.2014, S. 1) Abschnitt 2.1.3.

³⁸ Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

aber die von der Kommission im Jahr 2020 durchgeführte Eignungsprüfung ergab³⁹, dass die Leitlinien von 2008 überarbeitet werden müssen, um der Beschlusspraxis der Kommission in Bezug auf direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV geprüfte staatliche Beihilfen, den Marktentwicklungen und den politischen Zielen des europäischen Grünen Deals Rechnung zu tragen.

17. Mit der Herausgabe dieser Leitlinien bewirkt die Kommission Folgendes: Sie i) ersetzt die Eisenbahnleitlinien von 2008, ii) kodifiziert ihre Beschlusspraxis bei der Anwendung staatlicher Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs nach Artikel 93 AEUV (nicht nur für den Schienenverkehr, sondern auch für den Binnenschiffsverkehr und den multimodalen Verkehr), iii) stellt Orientierungshilfen zu den für öffentliche Schienengüterverkehrsdienste geltenden Beihilfevorschriften bereit, iv) bekräftigt die geltenden Vorschriften für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen und v) präzisiert die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten.
18. Ziel dieser Überarbeitung ist es, die Verwirklichung des mit dem europäischen Grünen Deal angestrebten Übergangs zur Klimaneutralität voranzubringen und gleichzeitig faire Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr zu gewährleisten. Diese Leitlinien und die neue Verordnung der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (auch bezeichnet als Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr, im Folgenden „Verkehrs-GVO“)⁴⁰ zielen darauf ab, nachhaltige Verkehrsträger zu fördern, indem sie die Maßnahmen der Mitgliedstaaten auf die potenziell weniger wettbewerbsverzerrenden Arten von Beihilfen im Landverkehr ausrichten.

1.2.1 Eisenbahnsektor

19. Der Eisenbahnsektor ist für die EU von strategischer Bedeutung. Über die Schiene werden jedes Jahr rund 1,6 Mrd. Tonnen Fracht und 9 Mrd. Fahrgäste in der EU befördert, und der Schienenverkehr trägt wesentlich zum Landverkehrsträgermix der EU bei⁴¹, indem er einen sauberen Verkehr und ein hohes Maß an Effizienz in Bezug auf die Zahl der beförderten Fahrgäste pro Fahrt ermöglicht. Angesichts seines Wertes als nachhaltigster und umweltfreundlichster motorisierter Verkehrsträger ist der Schienenverkehr von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals. Eine von der Kommission im Hinblick auf die Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien von 2008⁴² in Auftrag gegebene Studie hat jedoch bestätigt, dass der Eisenbahnsektor nach wie vor mehrere Nachteile aufweist, die den Markt daran

³⁹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 30. Oktober 2020 – Eignungsprüfung („Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance“, SWD(2020) 257 final).

⁴⁰ [Verweis nach Annahme einfügen]

⁴¹ Im Jahr 2019, vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie, erreichte das Fahrgastaufkommen in der EU 414 Mrd. Personenkilometer von insgesamt etwa 6 Billionen Personenkilometern im Landverkehr. Um die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie zu verhindern, ergriffen die Länder im März 2020 restriktive Maßnahmen, die erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr hatten. Obwohl sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu 2019 stetig erholte, war die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr in den Mitgliedstaaten im Jahr 2021 immer noch 37 % niedriger als 2019. Im Jahr 2018 erreichte das Güterverkehrsvolumen in der EU 400 Mrd. Tonnenkilometer von den insgesamt 2,5 Billionen im Landverkehr. Die COVID-19-Beschränkungen hatten auch erhebliche Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr, wenn auch in geringerem Maße als im Schienenpersonenverkehr. Im Jahr 2021 erreichte das Verkehrsaufkommen in der EU mit 399 Mrd. Tonnenkilometern fast den Höchststand von 2018 (Quelle: [Eurostat](#)).

⁴² Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen [E.CA Economics et al., 2022].

hindern, die Ziele des Grünen Deals der EU zu erreichen. So ist nicht nur die derzeitige Anzahl und Kapazität der Eisenbahnanlagen nicht in der Lage, den angestrebten Anstieg des Verkehrsaufkommens zu bewältigen, sondern auch das Eisenbahnnetz in der gesamten EU ist aufgrund fehlender Verbindungen zwischen den Verkehrsterminals und einer mangelnden Koordinierung zwischen den Schienenverkehrssystemen der einzelnen Mitgliedstaaten noch immer weitgehend unzureichend. Darüber hinaus nähert sich ein erheblicher Teil der EU-Schienenfahrzeugflotte dem Ende ihrer Nutzungsdauer, und ihre Erneuerung kann nicht als selbstverständlich angesehen werden, da kleinere Eisenbahnunternehmen möglicherweise nicht in der Lage sind, die erforderlichen finanziellen Investitionen ohne öffentliche Unterstützung zu tätigen.

20. Wie in der von der Kommission im Jahr 2020 durchgeführten Eignungsprüfung hervorgehoben⁴³, sind mehrere Aspekte der Eisenbahnleitlinien von 2008 überholt und werden de facto nicht mehr angewandt. So wurden beispielsweise die Bedingungen für die Tilgung historischer Schulden, die in direktem Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenverkehrsleistungen stehen, hinfällig⁴⁴, ebenso wie die besonderen Bedingungen für die Umstrukturierung der Güterverkehrssparten von Eisenbahnunternehmen, die nur bis zum 1. Januar 2010 galten⁴⁵, und der Abschnitt über die Aufhebung unbegrenzter staatlicher Garantien⁴⁶. Diese Elemente sind in den vorliegenden Leitlinien nicht mehr enthalten.
21. Auch die in den Eisenbahnleitlinien von 2008 festgelegten Vereinbarkeitskriterien für Beihilfen zur Anschaffung und Erneuerung von Fahrzeugen⁴⁷ beziehen sich auf andere Beihilfeleitlinien, die mittlerweile abgelaufen sind oder ersetzt wurden⁴⁸. Mit den vorliegenden Leitlinien werden diese Bedingungen aufgehoben und neue Bedingungen für Beihilfen für den Erwerb von Schienenfahrzeugen festgelegt, um den Markteintritt und/oder die Expansion neuer Marktteilnehmer zu erleichtern (siehe Abschnitt 4.2.2.3). Bei der Ausarbeitung der neuen Bedingungen hat die Kommission berücksichtigt, dass die Schienenfahrzeugflotte im Allgemeinen kurz vor dem Ende der erwarteten Nutzungsdauer steht oder es bereits überschritten hat⁴⁹, dass die mangelnde technische Standardisierung in den Mitgliedstaaten den Austausch von Schienenfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten verhindert⁵⁰ und dass kleine und mittlere

⁴³ Siehe Fußnote 39.

⁴⁴ Kapitel 4 der Eisenbahnleitlinien von 2008, siehe Fußnote 38. Rn. 56 der Eisenbahnleitlinien von 2008 betrifft Beihilfen zur Tilgung eindeutig identifizierter und voneinander abgegrenzter Schulden, die vor dem 15. März 2001 oder dem späteren Zeitpunkt des Beitritts des betreffenden Mitgliedstaats zur Europäischen Union entstanden sind.

⁴⁵ Kapitel 5 der Eisenbahnleitlinien von 2008, siehe Fußnote 38.

⁴⁶ Kapitel 7 der Eisenbahnleitlinien von 2008, siehe Fußnote 38. Gemäß Abschnitt 4.1 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10) sind unbeschränkte Garantien grundsätzlich nicht mit dem Vertrag vereinbar. Dies gilt für alle Wirtschaftszweige, einschließlich des Verkehrssektors.

⁴⁷ Kapitel 3 der Eisenbahnleitlinien von 2008, siehe Fußnote 38.

⁴⁸ Und zwar die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2), die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1), die Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13) sowie die Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33) und die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (siehe Fußnote 34), die alle nicht mehr in Kraft sind.

⁴⁹ Wenngleich die Situation von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich ist, wird die Größe der Schienenfahrzeugflotte in der EU, insbesondere der Personenzüge, bei der derzeitigen Erneuerungsrate (wie in den vergangenen zehn Jahren beobachtet) in den kommenden zehn Jahren abnehmen.

⁵⁰ Der Mangel an technischer Standardisierung ist auf Unterschiede bei der Schieneninfrastruktur in den einzelnen Mitgliedstaaten in Bezug auf Signalsysteme, Elektrifizierungs- und Spannungssysteme und

Eisenbahnunternehmen (KMU) und neue Marktteilnehmer aufgrund der hohen Investitionskosten für den Erwerb von Schienenfahrzeugen und Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzmitteln Probleme haben, ihre Flotten zu erneuern oder zu erweitern⁵¹.

22. In Bezug auf Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs werden mit diesen Leitlinien die unter den Randnummern 23 bis 26 beschriebenen Neuerungen eingeführt.
23. Im Gegensatz zu den Eisenbahnleitlinien von 2008 gelten die vorliegenden Leitlinien nicht nur für Eisenbahnunternehmen, sondern auch für andere Bahnbetreiber⁵². Sie gelten auch für Unternehmen, die auf der Nachfrageseite des Schienenverkehrssektors tätig sind, d. h. Organisatoren von Beförderungsdiensten (z. B. Logistikunternehmen, Spediteure, multimodale Verkehrsunternehmen), soweit sie sich dafür entscheiden, die Schiene anstelle der Straße zu nutzen.
24. In Bezug auf Betriebsbeihilfen mussten die in den Eisenbahnleitlinien von 2008 festgelegten Vereinbarkeitskriterien für Beihilfen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und zur Verringerung der externen Kosten⁵³ aktualisiert werden. Die Erfahrungen, die die Kommission bei der Prüfung von Beihilfen nach den Eisenbahnleitlinien von 2008 gemacht hat, haben gezeigt, dass diese Vorschriften vereinfacht und gestrafft werden müssen, um das spezifische Marktversagen zu beheben, das mit ihnen behoben werden sollte. Die vorliegenden Leitlinien enthalten zwar keinen Abschnitt über Beihilfen für die Infrastrukturnutzung, der unter Randnummer 98 Buchstabe a der Eisenbahnleitlinien von 2008 enthalten war, doch können die Mitgliedstaaten Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs auf der Grundlage der Methode der externen Kosten verwenden, um die mit der Infrastrukturnutzung verbundenen Kosten weiterhin zu decken (siehe Abschnitt 4.2.1.1). Um die Entwicklung neuer kommerzieller Schienenverbindungen weiter zu erleichtern, gelten die vorliegenden Leitlinien auch für Betriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienengüterverkehr und neuer kommerzieller Verbindungen im Schienenpersonenverkehr für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste oder Schienenpersonenfernverkehrsdienste (siehe Abschnitt 4.2.1.2).
25. Auf der Grundlage der Erfahrungen mit den Eisenbahnleitlinien von 2008 in Bezug auf Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität und angesichts der verschiedenen Arten von Vorteilen, die Investitionen in Verkehrsmanagementsysteme mit sich bringen⁵⁴, wird in

Spurweite zurückzuführen (die in einigen Mitgliedstaaten wie Spanien, Portugal, Irland und Finnland von der in der EU vorherrschenden Standardspurweite von 1435 mm abweichen).

⁵¹ Der Zugang zu gebrauchten Schienenfahrzeugen kann aufgrund der geringen Entwicklung der Märkte für gebrauchte Schienenfahrzeuge nicht als echte Alternative zum Kauf oder Leasing neuer Schienenfahrzeuge angesehen werden.

⁵² Der Begriff „Bahnbetreiber“ umfasst nicht nur „Eisenbahnunternehmen“ im Sinne der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8, (d. h. jedes private oder öffentliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit in der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Fahrgästen besteht, wobei das Unternehmen die Traktion sicherstellen muss), sondern auch andere Eisenbahnunternehmen, die Schienenverkehrsdienste erbringen, aber keine Traktionsdienste erbringen (d. h., wenn sie Lokomotiven mieten müssen, um betrieben zu werden).

⁵³ Kapitel 6 der Eisenbahnleitlinien von 2008, siehe Fußnote 38.

⁵⁴ Die starke europäische Dimension des Schienenverkehrs macht den Schienenverkehr sehr anfällig für mangelnde Interoperabilität und Koordinierung zwischen den nationalen Schienennetzen, was seine Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen kann. Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr, der etwa zur Hälfte grenzüberschreitend ist. Der Schienenpersonenverkehr erfolgte bislang überwiegend im Inland – im Jahr 2021 war weniger als 10 % des Schienenpersonenverkehrs grenzüberschreitend (Quelle: [Eurostat](#)) –, verfügt jedoch über ein großes Potenzial im grenzüberschreitenden Bereich, insbesondere im grenzüberschreitenden Nachtverkehr.

den vorliegenden Leitlinien zwischen Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität (Abschnitt 4.2.2.4) und Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen (Abschnitt 4.2.2.5) unterschieden. Auf die Interoperabilität abzielende Investitionen (z. B. Investitionen, die für die grenzübergreifende Harmonisierung von Verkehrsmanagementsystemen erforderlich sind) sind mit einem höheren Maß an Marktversagen behaftet, insbesondere Koordinierungsversagen und Nachteilen für Marktteilnehmer⁵⁵. Die Kommission wird Beihilfen zur Förderung der Digitalisierung zur Erleichterung des Verkehrsmanagements, eines ununterbrochenen Verkehrsflusses und/oder der Sicherheit des Zugbetriebs auf der Grundlage der Abschnitte in Bezug auf Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität (Abschnitt 4.2.2.4) und Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung (Abschnitt 4.2.2.5) prüfen.

26. Im Gegensatz zu den Eisenbahnleitlinien von 2008, die Beihilfen für Schienenverkehrsanlagen nicht abdeckten⁵⁶, enthalten die vorliegenden Leitlinien detaillierte Vereinbarkeitsvorschriften für Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Schienenanlagen (Abschnitte 4.2.2.1 und 4.2.2.2). In diesen Vorschriften wird die Beschlusspraxis der Kommission zur Beurteilung der Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen im Bereich des Landverkehrs nach Artikel 93 AEUV berücksichtigt.
27. Diese Leitlinien enthalten ein gesondertes Kapitel über die Vereinbarkeit von Beihilfen, die Betreibern als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Schienengüterverkehr zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden (Kapitel 5).
28. Und schließlich enthalten diese Leitlinien ein eigenes Kapitel, in dem auf die Regeln für Finanzströme innerhalb vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen verwiesen wird (Kapitel 6).

1.2.2 Binnenschiffsverkehr

29. Das Binnenwasserstraßennetz der EU erstreckt sich über 25 Mitgliedstaaten und umfasst rund 41 000 Kilometer Binnenwasserstraßen. Jährlich werden auf ihnen rund 150 Milliarden Tonnenkilometer Fracht von etwa 15 000 Frachtschiffen befördert, und es sind etwa 3000 Tagesausflugsschiffe und 430 Kreuzfahrtschiffe (Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 12 Passagieren) in Betrieb⁵⁷. Es besteht ein erhebliches Potenzial, den Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt zu erhöhen, was zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen führen würde. Zu diesem Zweck muss der Binnenschiffsverkehr jedoch in der Lage sein, unter fairen Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren.
30. Die Eisenbahnleitlinien von 2008 galten nicht für den Binnenschiffsverkehr. In den vergangenen Jahren hat die Kommission staatliche Beihilfen zur Förderung der Koordinierung des Binnenschiffsverkehrs direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV genehmigt. In den vorliegenden Leitlinien werden die diesbezügliche Beschlusspraxis kodifiziert und klare Kriterien für die Vereinbarkeit von Beihilfen zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs festgelegt. Im Einklang mit dem Ansatz für den Eisenbahnsektor gelten die vorliegenden Leitlinien sowohl für Akteure, die auf der

⁵⁵ Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, siehe Fußnote 42, Abschnitte 4.7 und 5.5.

⁵⁶ Kapitel 2 der Eisenbahnleitlinien von 2008 (siehe Fußnote 38) deckte nur die Auswirkungen der öffentlichen Infrastrukturfinanzierung auf Eisenbahnunternehmen ab.

⁵⁷ Siehe Fußnote 25.

Angebotsseite tätig sind (d. h. mit Blick auf Beihilfen für Unternehmen des Binnenwasserstraßenverkehrs), als auch für Akteure, die auf der Nachfrageseite tätig sind (d. h. Organisatoren von Beförderungsdiensten wie Logistikunternehmen, Spediteure, multimodale Verkehrsunternehmen, soweit sie sich dafür entscheiden, von der Straße auf Binnenwasserstraßen umzusteigen).

31. In den vorliegenden Leitlinien sind die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Betriebs- und Investitionsbeihilfen im Binnenschiffsverkehrssektor festgelegt. Was Betriebsbeihilfen anbelangt, so gelten die Vorschriften für Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Schienenverkehrs und zur Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen auch für den Binnenschiffsverkehr (siehe Abschnitt 4.2.1.1 und Abschnitt 4.2.1.2). Was Investitionsbeihilfen betrifft, so gelten diese Leitlinien sowohl für Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Anlagen im Binnenschiffsverkehrssektor (siehe Abschnitt 4.2.2.1) als auch für Beihilfen für den Erwerb von Binnenschiffen, um den Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Flotte zu erleichtern (siehe Abschnitt 4.2.2.3). Was den Ausbau von Binnenschiffen betrifft, so wird in diesen Leitlinien im Einklang mit dem Ansatz im Schienenverkehrssektor zwischen Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität (Abschnitt 4.2.2.4) und Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schiffen (Abschnitt 4.2.2.5) unterschieden. Die Kommission wird auf der Grundlage dieser beiden Abschnitte der Leitlinien Beihilfen zur Förderung der Digitalisierung prüfen, die darauf abzielen, das Verkehrsmanagement, ununterbrochene Verkehrsflüsse und/oder die Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs zu verbessern.
32. Der europäische Binnenschiffsverkehrssektor verfügt über eine relativ alte Flotte, und der Wirtschaftszweig scheint insgesamt Schwierigkeiten zu haben, seinen Anteil am Verkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen. Zwischen 2014 und 2020 verringerte sich die Zahl der Binnenschiffsverkehrsunternehmen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr, und die verfügbaren Ladekapazitäten gehen seit 2011 kontinuierlich zurück. Bei der Ausarbeitung dieser neuen Vorschriften hat die Kommission diese Umstände sowie die Tatsache berücksichtigt, dass der Binnenschiffsverkehrssektor größtenteils aus KMU, Familienunternehmen und kleineren Häfen besteht, die kaum in der Lage sind, teure Investitionen zu tätigen, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen⁵⁸. Bei den meisten Akteuren im Binnenschiffsverkehrssektor handelt es sich um KMU, die häufig nicht in der Lage sind, ihre Flotte zu erneuern oder zu vergrößern, da sie nur schwer Zugang zu Marktfinanzierungen haben. Nach den vorliegenden Leitlinien können daher nur KMU Beihilfen für den Erwerb von Binnenschiffen erhalten. So kann diese Art von Beihilfen dorthin gelenkt werden, wo diese am dringendsten benötigt werden, um die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrssektors zu fördern.

1.2.3 Multimodaler Verkehr

33. Der multimodale Verkehr, d. h. der Güter- oder Personenverkehr mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern, ist von entscheidender Bedeutung, um eine stärkere Nutzung des Schienen- und des Binnenschiffsverkehrs zu ermöglichen, da sie allein kaum Lösungen für die Beförderung von Tür zu Tür bieten. Nachhaltiger multimodaler Verkehr, der die Beförderung von Tür zu Tür auf der letzten Meile bietet, kombiniert eine bessere Umweltleistung und Energieeffizienz des nicht straßengebundenen Verkehrs mit der Zugänglichkeit und Flexibilität des Straßenverkehrs. Er ist daher von entscheidender

⁵⁸ Europäisches Parlament, Verwirklichung einer zukunftssicheren Binnenschifffahrt in Europa (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_DE.html.

Bedeutung für die Verwirklichung der Ziele der SSMS und des europäischen Grünen Deals.

34. Obwohl der Umfang des multimodalen Güterverkehrs in den vergangenen 30 Jahren erheblich zugenommen hat, dominiert der Straßengüterverkehr in der EU nach wie vor. Der multimodale Güterverkehr ist in vielen Fällen nicht wettbewerbsfähig gegenüber dem reinen Straßenverkehr, da er in Bezug auf Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Geschwindigkeit auf verschiedenen Stufen der Kette (d. h. bei den Dienstleistungen im Schienen- und Schiffsverkehr, in Umladeterminals und im Straßenverkehr für die „letzte Meile“) schlechter abschneidet und die negativen externen Effekte des Straßenverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt werden.
35. Multimodaler Güterverkehr, der nur aus der Beförderung von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit oder in ein und demselben Fahrzeug mit aufeinanderfolgenden Verkehrsträgern (ohne dass beim Wechsel des Verkehrsträgers die Güter selbst umgeschlagen werden) besteht, wird als „intermodaler Verkehr“ bezeichnet⁵⁹. „Kombinierter Verkehr“ ist eine Unterkategorie des intermodalen Verkehrs, die auf EU-Ebene ausdrücklich durch die Richtlinie über den kombinierten Verkehr⁶⁰ geregelt wird. Die Richtlinie über den kombinierten Verkehr ist das einzige EU-Rechtsinstrument, das den intermodalen Verkehr direkt unterstützt und Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger (Binnenwasserstraßen, Seefahrt oder Schiene) schafft. Die Richtlinie über den kombinierten Verkehr wurde 1975 verabschiedet⁶¹ und mehrmals geändert, um sie auf eine breitere Palette von Vorgängen anzuwenden. Am [Datum – wird nach der Annahme angegeben] haben das Europäische Parlament und der Rat auf der Grundlage eines von der Kommission am 7. November 2023 vorgelegten Vorschlags eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr angenommen⁶².
36. Ziel der Richtlinie über den kombinierten Verkehr ist es, die Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu verbessern, indem günstigere rechtliche und wirtschaftliche Bedingungen für einen umweltfreundlicheren Güterverkehr festgelegt werden, wie in der genannten Richtlinie festgelegt. Letztlich geht es darum, die Kosten für den Endnutzer – d. h. den Organisator von Beförderungsdiensten – zu senken, um den kombinierten Verkehr gegenüber dem reinen Straßenverkehr wettbewerbsfähig zu machen. Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass finanzielle Unterstützung vonseiten der Mitgliedstaaten für Beförderungen im kombinierten Verkehr, die die Bedingungen der Richtlinie über den kombinierten Verkehr erfüllen, eine staatliche Beihilfe darstellen kann. Staatliche Beihilfen, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der Richtlinie über den kombinierten Verkehr gewährt werden, sollten auch die geltenden Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen, die entweder in der Verkehrs-GVO, in diesen

⁵⁹ Die Tatsache, dass die intermodale Einheit bzw. das Fahrzeug bei wechselnden Verkehrsträgern unverändert bleibt, verringert den Frachturnschlag, wodurch das Risiko von Schäden oder Verlusten der Güter geringer ist.

⁶⁰ Siehe Fußnote 26.

⁶¹ Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 48 vom 22.2.1975, S. 31).

⁶² Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmens für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten (COM(2023) 702 final vom 7.11.2023).

Leitlinien für einen nachhaltigen multimodalen Verkehr oder in anderen einschlägigen Beihilferechtsinstrumenten festgelegt sind (siehe Kapitel 3).

37. In diesen Leitlinien sind die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Betriebs- und Investitionsbeihilfen im multimodalen Verkehr zur Förderung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs festgelegt. Nach diesen Leitlinien gilt multimodaler Verkehr als „nachhaltig“, wenn mindestens einer der verwendeten Verkehrsträger die Schiene oder die Binnenwasserstraße ist – oder die Straße in Kombination mit Kurzstreckenseeverkehr. Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass nach diesen Leitlinien Beihilfen für Kurzstreckenseeverkehr nur dann gewährt werden können, wenn er mit Landverkehr (d. h. mit Schienen-, Binnenschiffs- oder Straßenverkehr) kombiniert wird.
38. Was Betriebsbeihilfen anbelangt, so gelten die auf den Schienenverkehr anwendbaren Vorschriften für Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs auch für den nachhaltigen multimodalen Verkehr (Abschnitt 4.2.1.1). Im Gegensatz zu den Eisenbahnleitlinien von 2008, die nicht die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen betrafen, werden in den vorliegenden Leitlinien spezifische Bedingungen für die Gewährung dieser Art von Beihilfen festgelegt, indem die von der Kommission entwickelte Beschlusspraxis kodifiziert wird (Abschnitt 4.2.1.2).
39. Was Investitionsbeihilfen anbelangt, so gelten die vorliegenden Leitlinien für Beihilfen für multimodale Verkehrsanlagen und Beihilfen zum Ausbau von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr. Beihilfen für solche multimodalen Verkehrsanlagen sind auf Beihilfen für Investitionen in multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr beschränkt (Abschnitt 4.2.2.1). Diese Leitlinien gelten also auch für staatliche Beihilfen für multimodale Verkehrsanlagen, die sich in Seehäfen befinden und Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindungen haben. In Bezug auf den Ausbau von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr wird in diesen Leitlinien im Einklang mit dem Ansatz im Eisenbahn- und Binnenschiffssektor zwischen Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität (Abschnitt 4.2.2.4) und Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr (Abschnitt 4.2.2.5) unterschieden. Diese Leitlinien gelten also nicht für Beihilfen für den Erwerb von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr. Solche Beihilfen fallen unter die Verkehrs-GVO, wenn sie intermodale Ladeeinheiten (ILU) und/oder Krananlagen an Bord von Schiffen betreffen und von den Mitgliedstaaten über Beihilferegulungen gewährt werden und ganz bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Abgesehen von solchen Fällen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Erwerb von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr (z. B. kranbare Sattelaufleger) nur ausnahmsweise genehmigt werden können, und wird sie daher direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV prüfen.

2. ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2.1 Anwendungsbereich

40. Diese Leitlinien gelten für staatliche Beihilfemaßnahmen⁶³, die Unternehmen in den Bereichen Schienen-, Binnenschiffs- und nachhaltiger multimodaler Verkehr⁶⁴ gewährt werden, sofern die Beihilfemaßnahmen in den Anwendungsbereich von Kapitel 4 oder Kapitel 5 dieser Leitlinien fallen.
41. In diesen Leitlinien werden die Kriterien für die Vereinbarkeit folgender Beihilfen mit Artikel 93 AEUV festgelegt:
- a) Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen (Kapitel 4);
 - b) Beihilfen im Schienengüterverkehr, die Unternehmen als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden (Kapitel 5).
42. Was Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs in den Bereichen Schienen-, Binnenschiffs- und multimodaler Verkehr anbelangt, so gelten diese Leitlinien auch für Unternehmen, die Fahrgäste und/oder Güter im Binnenschiffs- und im multimodalen Verkehr befördern, sowie für Unternehmen, die auf der Nachfrageseite des Landverkehrs tätig sind, d. h. Organisatoren von Beförderungsdiensten⁶⁵, die die Wahl zwischen Verkehrsträgern treffen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Eisenbahnunternehmen nur einige von mehreren Schlüsselakteuren sind, die zur Verkehrsverlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr beitragen. Darüber hinaus hat die Kommission eine Beschlusspraxis bei der Anwendung der Grundsätze der Eisenbahnleitlinien von 2008 auf Beihilfemaßnahmen etabliert, deren unmittelbare Begünstigte Logistikunternehmen sind, die Schienenverkehrsdienste und nicht Eisenbahnunternehmen nutzen⁶⁶. Dies liegt daran,

⁶³ In Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche Beihilfen definiert als „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, ... soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“ Staatliche Maßnahmen, die eine der Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht erfüllen, stellen keine staatliche Beihilfe dar. Folglich unterliegen sie nicht der in diesen Leitlinien niedergelegten Vereinbarkeitsprüfung. Insbesondere stellen EU-Mittel, die von Organen, Agenturen, gemeinsamen Unternehmen oder anderen EU-Stellen zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle von Mitgliedstaaten unterstehen, keine staatlichen Beihilfen dar. Dies gilt zum Beispiel für von der EU bereitgestellte Finanzmittel, die über die Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38) bereitgestellt werden.

⁶⁴ Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass nachhaltige multimodale Verkehrsdienste, die eine Teilstrecke Landverkehr mit einer Teilstrecke Kurzstreckenseeverkehr kombinieren, in vollem Umfang von diesen Leitlinien erfasst und nach Artikel 93 AEUV bewertet werden.

⁶⁵ Z. B. Logistikunternehmen, Spediteure oder multimodale Verkehrsunternehmen.

⁶⁶ Z. B. Beschluss der Kommission vom 24. Oktober 2022 in der Sache SA.100463, Niederlande, Beihilferegelung zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen (ABl. C 461 vom 2.12.2022, S. 1), Erwägungsgrund 49; Beschluss der Kommission vom 15. Mai 2020 in der Sache SA.53615, Italien, Interventionen zugunsten der Stadt Genua (ABl. C 206 vom 19.6.2020, S. 1), Erwägungsgrund 55; Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2018 in der Sache SA.50115, Italien, Intermodaler Schienentransport von Eisenbrammen in der FVG-Region (ABl. C 90 vom 8.3.2019, S. 2), Erwägungsgrund 58; Beschluss der Kommission vom 6. Dezember 2017 in der Sache SA.48858, Italien, Beihilferegelung für den kombinierten Verkehr in der Provinz Bozen (ABl. C 158 vom 4.5.2018, S. 6), Erwägungsgrund 53; Beschluss der Kommission vom 25. Juli 2017 in der Sache SA.46806, Italien, Beihilfe für den kombinierten Verkehr in der Provinz Trient (ABl. C 442 vom

dass die in den Eisenbahnleitlinien dargelegten Grundsätze auch gut geeignet waren, die Vereinbarkeit von Beihilfen zu prüfen, bei denen die Eisenbahnunternehmen nur mittelbar Begünstigte sind.

43. Folgende Arten von Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gemäß den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 entsprechen, fallen unter diese Leitlinien: i) Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, ii) Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen, iii) Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr, iv) Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse, v) Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, vi) Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität, und vii) Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung.
44. Wie unter Randnummer 39 dargelegt, gelten diese Leitlinien nicht für Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr. Solche Beihilfen fallen unter die Verkehrs-GVO, wenn sie ILU und/oder Krananlagen an Bord von Schiffen betreffen und von den Mitgliedstaaten über Beihilferegeln gewährt werden und ganz bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Abgesehen von solchen Fällen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Erwerb von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr nur ausnahmsweise genehmigt werden können, und wird sie direkt auf der Grundlage des AEUV prüfen.
45. Diese Leitlinien gelten nicht für staatliche Beihilfen für Hafeninfrastruktur⁶⁷. Die Kommission wird staatliche Beihilfen für Hafeninfrastruktur weiterhin direkt auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV prüfen, wenn sie nicht nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁶⁸ freigestellt sind, oder – wenn die Hafeninfrastruktur für die Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) erforderlich und nicht nach dem Beschluss 2012/21/EU der Kommission⁶⁹ freigestellt ist – auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission über den Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen („DAWI-Rahmen“)⁷⁰ nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV. Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass diese Leitlinien, wie unter Randnummer 39 dargelegt und unter Randnummer 123 erläutert, auch für Investitionsbeihilfen für multimodale

22.12.2017, S. 2), Erwägungsgrund 46; Beschluss der Kommission vom 29. April 2016 in der Sache SA.41033, Italien, Integrierte Verkehrsregelung in der Provinz Trient (ABl. C 220 vom 17.6.2016, S. 2), Erwägungsgrund 44; Beschluss der Kommission vom 13. Juni 2014 in der Sache SA.38152, Italien, Beihilfe für den Schienengüterverkehr in der Region Emilia-Romagna (ABl. C 282 vom 22.8.2014, S. 23), Erwägungsgrund 27; Beschluss der Kommission vom 16. Dezember 2011 in der Sache SA.32603, Italien, Subventionsregelung „Ferrobonus“ für den kombinierten Verkehr (ABl. C 88 vom 24.3.2012, S. 1), Erwägungsgrund 26.

⁶⁷ Wie in der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) definiert. Siehe Fußnote 67.

⁶⁸ Siehe Fußnote 67.

⁶⁹ Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

⁷⁰ Mitteilung der Kommission – Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

Verkehrsanlagen gelten, die sich in Seehäfen befinden und Schienen- oder Binnenwasserstraßenverbindungen haben.

46. Staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen unterliegen den Vorschriften der Leitlinien der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022⁷¹. Daher wird die Kommission in Bezug auf den Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr die Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen für saubere Fahrzeuge und saubere mobile Terminalgeräte weiterhin auf der Grundlage der Leitlinien der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 prüfen.⁷² Analog dazu fallen Investitionsbeihilfen zur Minderung des Schienenverkehrslärms nicht unter die vorliegenden Leitlinien, sondern unter die Leitlinien der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022⁷³ (mit besonderen Vorschriften für Beihilfen zur Vermeidung oder Verringerung von nicht durch Treibhausgase bedingter Umweltverschmutzung).
47. In Bezug auf Beihilfen im Schienenverkehr, die als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden, schafft die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007⁷⁴ einen spezifischen Rechtsrahmen für öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene und der Straße (und auf Binnenwasserstraßen, falls die Mitgliedstaaten beschließen, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf diese Dienste anzuwenden)⁷⁵. Daher decken die vorliegenden Leitlinien hinsichtlich öffentlicher Verkehrsdienste nur Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten ab. Die Kommission wird Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die für die Erbringung von Güterverkehrsdiensten auf Binnenwasserstraßen (und von Personenbeförderungsdiensten auf Binnenwasserstraßen, sofern sie nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen) geleistet werden, weiterhin direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV prüfen.
48. In diesen Leitlinien werden die Voraussetzungen für die Prüfung von Beihilfen im Schienengüterverkehr auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV festgelegt, die Unternehmen als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden sollen.⁷⁶ Die Voraussetzungen spiegeln die im DAWI-Rahmen der Kommission⁷⁷ festgelegten Grundsätze wider, der im Gegensatz zur Mitteilung über die Anwendung der EU-Beihilfenvorschriften auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI-Mitteilung“)⁷⁸ nicht unmittelbar auf Schienengüterverkehrsdienste anwendbar ist, da der Landverkehr ausdrücklich von seinem Anwendungsbereich ausgenommen ist. Die vorliegenden Leitlinien enthalten auch spezifische Erläuterungen, die aufgrund der besonderen Bedürfnisse des Landverkehrssektors erforderlich sind.

⁷¹ Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (ABl. C 80 vom 18.2.2022, S. 1).

⁷² Siehe Fußnote 71.

⁷³ Siehe Fußnote 71.

⁷⁴ Siehe Fußnote 31.

⁷⁵ Siehe Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, siehe Fußnote 31.

⁷⁶ Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass die Kommission die Vereinbarkeit von Beihilfen im Bereich des Binnenschiffsgüterverkehrs, die Unternehmen als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden, weiterhin direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV prüfen wird.

⁷⁷ Siehe Fußnote 70.

⁷⁸ Siehe Fußnote 36.

49. In diesen Leitlinien (Kapitel 6) werden auch die Grundsätze bekräftigt, die für Finanzströme innerhalb vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen gelten.
50. Die in diesen Leitlinien festgelegten Voraussetzungen gelten, sofern nichts anderes festgelegt ist, für Beihilferegulungen sowie auf der Grundlage von Beihilferegulungen oder ad hoc gewährte Einzelbeihilfen.
51. Diese Leitlinien gelten, sofern nichts anderes festgelegt ist, für Unternehmen jeder Größe.
52. Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten⁷⁹ können keine Beihilfen auf der Grundlage dieser Leitlinien erhalten, da Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten grundsätzlich nicht geeignet sind, den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gerecht zu werden. In den Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten sind die Kriterien für die Vereinbarkeit von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen festgelegt, die jeglichen Unternehmen in Schwierigkeiten auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV gewährt werden, einschließlich Unternehmen im Landverkehrssektor, da die Kommission keine spezifischen Leitlinien für Unternehmen in Schwierigkeiten in diesem Sektor herausgegeben hat⁸⁰.
53. Bei der Prüfung von Beihilfen zugunsten von Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit der Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind, wird die Kommission den ausstehenden Rückforderungsbetrag berücksichtigen.⁸¹

2.2 Begriffsbestimmungen

54. Für die Zwecke dieser Leitlinien bezeichnet der Ausdruck
 - a) „Zugangsinfrastruktur“ jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einer multi- oder unimodalen Anlage für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder die Einfahrt der Nutzer in eine solche Anlage von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, wie etwa Straßen, Schienen, Kanäle oder Schleusen;
 - b) „Ad-hoc-Beihilfe“ eine Beihilfe, die nicht auf der Grundlage einer Beihilferegulung gewährt wird;
 - c) „Beihilfeintensität“ die in Prozent der beihilfefähigen Kosten ausgedrückte Höhe der Beihilfe. Es sind stets die Bruttozahlen vor Abzug von Steuern und anderen Abgaben heranzuziehen;

⁷⁹ Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

⁸⁰ Die Eisenbahnleitlinien von 2008 (siehe Fußnote 38) sahen Ausnahmen von den Vorschriften für Unternehmen in Schwierigkeiten im Schienengüterverkehr vor, die am 31. Dezember 2009 ausliefen. Seitdem gelten die Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (siehe Fußnote 79) in vollem Umfang für den gesamten Schienenverkehrssektor.

⁸¹ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 15. Mai 1997, TWD/Kommission, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, Rn. 25 bis 27.

- d) „Beihilferegelung“ jede Regelung, nach der Unternehmen, die in der Regelung in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert sind, ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können, beziehungsweise jede Regelung, nach der einem oder mehreren Unternehmen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe Beihilfen gewährt werden können, die nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebunden sind;
- e) „kombinierter Verkehr“ die Art von intermodalem Verkehr, die die in der Richtlinie über den kombinierten Verkehr festgelegten Bedingungen für kombinierten Verkehr erfüllt⁸²;
- f) „gewidmete Infrastruktur“ eine Infrastruktur, die für im Voraus ermittelbare Unternehmen errichtet wird und auf deren Bedarf zugeschnitten ist;
- g) „Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr“ Ausrüstung, die für Umladedienste im nachhaltigen multimodalen Verkehr eingesetzt wird, wie kranbare Sattelaufleger, mit Ausnahme mobiler Terminalgeräte;
- h) „europäisches Fahrzeugeinstellungsregister“ ein Register im Sinne des Artikels 47 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)⁸³ und des Artikels 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe⁸⁴;
- i) „Evaluierungsplan“ ein Dokument zu einer oder mehreren Beihilferegelungen mit mindestens folgenden Angaben: Ziele der zu evaluierenden Beihilferegelung, Evaluierungsfragen, Ergebnisindikatoren, vorgesehene Evaluierungsmethode, Datenerfassungskriterien, vorgesehener Zeitplan für die Evaluierung (einschließlich der Termine für die Vorlage des Zwischen- und des Abschlussberichts), Beschreibung des unabhängigen Gremiums, das die Evaluierung vornimmt, oder der für seine Auswahl herangezogenen Kriterien sowie Modalitäten für die Bekanntmachung der Evaluierung;
- j) „externe Kosten des Verkehrs“ die von den Verkehrsnutzern verursachten Kosten, die nicht von ihnen selbst, sondern von der Gesellschaft insgesamt getragen werden, insbesondere im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfällen, Lärm und Verkehrsüberlastung;
- k) „Einzelbeihilfe“ eine Ad-hoc-Beihilfe oder eine Beihilfe, die einzelnen Empfängern auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wird;
- l) „Anlage für den Binnenschiffsverkehr“ jede in der EU befindliche und für den Binnenschiffsverkehr genutzte Serviceeinrichtung (z. B. ein Terminal oder eine Wartungs- oder Lagereinrichtung) und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen und digitalen Ausrüstung), mit

⁸² Siehe Fußnote 26.

⁸³ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

⁸⁴ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden;

- m) „Binnenschiff“ ein Schiff für den Personen- oder Güterverkehr, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist;
- n) „intermodaler Verkehr“ den Transport von Gütern (in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Fahrzeug) über mehrere Verkehrsträger, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt;
- o) „intermodale Ladeinheit“ (Intermodal Loading Unit – ILU) Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr zum Einsatz kommen;
- p) „Interoperabilität“ ununterbrochene Güter- oder Personenverkehrsströme, insbesondere zwischen Mitgliedstaaten oder Verkehrsträgern;
- q) „Landverkehr“ den Schienen-, Binnenschiffs- und Straßenverkehr⁸⁵;
- r) „mobile Terminalgeräte“ für das Be-, Ent- und Umladen von Gütern und intermodalen Ladeinheiten sowie für Frachtbewegungen im Terminalbereich genutzte Geräte;
- s) „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger;
- t) „nationales Register“ ein von einem Mitgliedstaat geführtes Register im Sinne des Artikels 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸⁶ oder des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸⁷;
- u) „neue kommerzielle Verbindung im Binnenschiffsgüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Binnenschiffsgüterverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den fünf Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Liniengüterverkehrsverbindung bestand;
- v) „neue kommerzielle Verbindung im Schienengüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Schienengüterverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den fünf Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Liniengüterverkehrsverbindung bestand;
- w) „neue kommerzielle Verbindung im Schienenpersonenverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Schienenpersonenverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens

⁸⁵ Nach Artikel 100 AEUV gilt Titel VI „Verkehr“ des AEUV grundsätzlich nur für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Diese drei Verkehrsarten werden im Gegensatz zum See- und Luftverkehr allgemein als „Landverkehr“ bezeichnet.

⁸⁶ Siehe Fußnote 83.

⁸⁷ Siehe Fußnote 84.

in den fünf Jahren vor der Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Linienpersonenverkehrsverbindung bestand;

- x) „neuer Marktteilnehmer“ im Schienenverkehr ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum⁸⁸, das die beiden folgenden Voraussetzungen erfüllt:
 - i) Es hat weniger als 20 Jahre vor der Gewährung der Beihilfe eine Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum für das einschlägige Marktsegment erhalten;
 - ii) es ist nicht im Sinne des Anhangs I Artikel 3 Absatz 3 der Verkehrs-GVO verbunden mit einem Eisenbahnunternehmen, dem vor dem 1. Januar 2010 eine Genehmigung im Sinne des Artikels 3 Nummer 14 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum erteilt wurde;
- y) „nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten“ gewerbliche Dienstleistungen für Verkehrsunternehmen oder andere Nutzer von Einrichtungen, die nicht mit dem unimodalen oder multimodalen Schienen- und Binnenschiffsverkehr in Verbindung stehen, z. B. Nebendienstleistungen für Fahrgäste, Spediteure oder andere Dienstleister wie die Vermietung von Büro- und Verkaufsräumen und Hotels;
- z) „privater Gleisanschluss“ in privatem Eigentum stehende und privat betriebene Schieneninfrastruktur (einschließlich Schienen und sonstiger Anlagen oder Ausrüstungen, die für deren Betrieb erforderlich sind), über die Verladeeinrichtungen, die nicht als Serviceeinrichtungen im Sinne des Anhangs II der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum⁸⁹ anzusehen sind, an das öffentliche Schienennetz angeschlossen sind, sowie jede gewidmete Infrastruktur, die einer in privatem Eigentum stehenden und privat betriebenen Schieneninfrastruktur dient;
- aa) „multimodaler Güterterminal für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr“ eine Struktur, die für das Umladen von Gütern zwischen zwei verschiedenen Schienensystemen oder zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern (von denen einer die Schiene oder eine Binnenwasserstraße ist) ausgerüstet ist, z. B. Terminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen oder in Flughäfen oder multimodale Logistikplattformen;
- bb) „multimodale Anlage für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr“ eine in der EU befindliche Serviceeinrichtung und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), die für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr in Kombination mit anderen Verkehrsträgern erforderlich ist, mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden. Dieser Begriff schließt auch multimodale Güterterminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr ein;
- cc) „Schienenanlage“ jede in Anhang II der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum⁹⁰ genannte, in der EU befindliche Serviceeinrichtung (z. B. Schienengüterterminals, Wartungs- oder Lagereinrichtungen) und ihre

⁸⁸ Siehe Fußnote 8.

⁸⁹ Siehe Fußnote 8.

⁹⁰ Siehe Fußnote 8.

Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden;

dd) „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 Satz 1 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum⁹¹;

ee) „Schienenfahrzeuge“

i) Lokomotiven und Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Verbrennungs- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Verbrennungs- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen;

ii) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen;

ff) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Fracht und Fahrgästen auf See zwischen zwei Häfen, die im geografischen Gebiet Europas gelegen sind, oder zwischen diesen Häfen und Häfen in nichteuropäischen Ländern, die eine Küstenlinie an den Europa angrenzenden Binnenmeeren haben⁹²;

gg) „kleine und mittlere Unternehmen“ oder „KMU“ Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I der Verkehrs-GVO erfüllen;

hh) „Beginn der Arbeiten“ entweder den Beginn der Bauarbeiten für die Investition oder die erste rechtsverbindliche Verpflichtung zur Bestellung von Ausrüstung oder eine andere Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht, wobei der früheste dieser Zeitpunkte maßgebend ist; der Kauf von Grundstücken und Vorarbeiten wie die Einholung von Genehmigungen und die Erstellung vorläufiger Durchführbarkeitsstudien gelten nicht als Beginn der Arbeiten. Bei einer Übernahme ist der „Beginn der Arbeiten“ der Zeitpunkt des Erwerbs der unmittelbar mit der erworbenen Betriebsstätte verbundenen Vermögenswerte;

ii) „nachhaltiger Landverkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im nachhaltigen multimodalen Verkehr, wenn für dieselbe Beförderung eine Alternative besteht, die höhere externe Kosten verursachen würde;

jj) „nachhaltiger multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger, wobei mindestens einer der genutzten Verkehrsträger die Schiene, eine Binnenwasserstraße oder – bei Kombination mit dem Kurzstreckenseeverkehr – die Straße ist;

kk) „Telematikanwendungen“ eine der folgenden Anwendungen:

i) Anwendungen im Personenverkehr, beispielsweise Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme,

⁹¹ Siehe Fußnote 8.

⁹² Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette – Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht (KOM(1999) 317 endg. vom 29.6.1999).

Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

- ii) Anwendungen im Güterverkehr, beispielsweise Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente;

ll) „Verkehrsunternehmen“ jedes Unternehmen, das Personen und/oder Güter im Schienen-, Binnenschiffs- und/oder multimodalen Verkehr befördert;

mm) „Organisator von Beförderungsdiensten“ jedes Unternehmen, das die Beförderung von Gütern organisiert und somit die Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern trifft (z. B. Logistikunternehmen, Spediteure, multimodale Verkehrsunternehmen);

nn) „Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“ ein Binnenschiff oder ein Schienenfahrzeug.

2.3 Aufbau der Leitlinien

- 55. In Kapitel 3 wird präzisiert, welche Maßnahmen im Landverkehr vor ihrer Durchführung nicht bei der Kommission angemeldet werden müssen.
- 56. In Kapitel 4 werden die Maßnahmen aufgeführt, die auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV unter diese Leitlinien fallen. In Abschnitt 4.1 wird dargelegt, welche Vereinbarkeitsvoraussetzungen allgemein für Beihilfen gelten, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. In Abschnitt 4.2 wird dargelegt, welche besonderen Vereinbarkeitsvoraussetzungen für verschiedene Arten von Beihilfemaßnahmen gelten, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. In Kapitel 5 wird präzisiert, welche Vereinbarkeitsvoraussetzungen für Beihilfemaßnahmen zur Abgeltung der Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Verpflichtungen gelten. In Kapitel 6 wird auf die Grundsätze hingewiesen, die für Finanzströme innerhalb vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen gelten.
- 57. In Kapitel 7 wird dargelegt, unter welchen Bedingungen die Kommission eine Ex-post-Bewertung von nach Artikel 93 AEUV angemeldeten Beihilferegelungen verlangt.
- 58. In Kapitel 8 wird erläutert, welche Berichterstattungs- und Monitoringpflichten Mitgliedstaaten erfüllen müssen, die Beihilfen auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV gewähren.
- 59. In den Kapiteln 9 und 10 werden die Geltungsdauer dieser Leitlinien und der Zeitplan für ihre Überarbeitung dargelegt.

3. NICHT ANMELDEPFLICHTIGE MAßNAHMEN

60. Erfüllt eine staatliche Maßnahme die Kriterien für die Einstufung als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV⁹³, so müssen die Mitgliedstaaten sie grundsätzlich nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anmelden.
61. Staatliche Beihilfen im Landverkehr unterliegen nicht der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV, wenn die Voraussetzungen einer von der Kommission nach Artikel 1 der Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates⁹⁴ oder nach Artikel 1 der Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates⁹⁵ erlassenen Gruppenfreistellungsverordnung erfüllt sind.
62. In diesem Zusammenhang deckt die Verkehrs-GVO bestimmte Kategorien staatlicher Beihilfen ab, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs im Landverkehr gerecht werden. Solche Beihilfemaßnahmen führen, wenn sie unter Einhaltung der in der Verkehrs-GVO festgelegten Vereinbarkeitsvoraussetzungen gewährt werden, nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels und gelten daher gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar und unterliegen nicht der Anmeldepflicht.
63. Darüber hinaus enthält die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁹⁶ Bestimmungen, nach denen Beihilfen im Landverkehr von der Anmeldepflicht freigestellt sein können. So können Beihilfen für Binnenhäfen nach Artikel 56c der genannten Verordnung freigestellt werden. Sofern diese Beihilfen nicht in erster Linie dazu bestimmt sind, den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden, sondern die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete zu fördern, und unter Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 651/2014⁹⁷ festgelegten Vereinbarkeitsvoraussetzungen gewährt werden, werden solche Beihilfen als nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, da sie keine nennenswerten Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel verursachen.
64. Die Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission⁹⁸ gilt auch für den Landverkehr. Ebenso fallen Ausgleichsleistungen für Unternehmen, die DAWI im Landverkehr

⁹³ In Bezug auf den Begriff der staatlichen Beihilfe verweist die Kommission auf ihre Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (C(2016) 2946) (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1). Wie unter Randnummer 211 dieser Bekanntmachung dargelegt, sind beim Bau einer Infrastruktur Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten und Wettbewerbsverfälschungen in der Regel dann ausgeschlossen, wenn i) eine Infrastruktur in der Regel keinem unmittelbaren Wettbewerb ausgesetzt ist, ii) in dem betreffenden Wirtschaftszweig und dem betreffenden Mitgliedstaat nur in vernachlässigbar kleinem Umfang private Finanzierungsmittel aufgebracht werden und iii) die Infrastruktur nicht so ausgestaltet ist, dass sie selektiv ein bestimmtes Unternehmen oder einen bestimmten Wirtschaftszweig begünstigt, sondern für die Gesellschaft insgesamt von Nutzen ist.

⁹⁴ Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates vom 19. Dezember 2022 über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr (ABl. L 338 vom 30.12.2022, S. 35).

⁹⁵ Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates vom 13. Juli 2015 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1).

⁹⁶ Siehe Fußnote 67.

⁹⁷ Siehe Fußnote 67.

⁹⁸ Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023, S. 1).

erbringen, unter die Verordnung (EU) 2023/2832 der Kommission⁹⁹. Bei Maßnahmen, die die Kriterien dieser Verordnungen erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie keine Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel im Binnenmarkt haben. Diese De-minimis-Maßnahmen unterliegen nicht der Anmeldepflicht, da davon ausgegangen wird, dass sie nicht alle Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllen.

4. BEIHILFEN, DIE DEN ERFORDERNISSEN DER KOORDINIERUNG DES VERKEHRS ENTSPRECHEN

4.1 Allgemeine Vereinbarkeitsvoraussetzungen

65. In diesem Abschnitt wird dargelegt, welche allgemeinen Vereinbarkeitsvoraussetzungen für die in Abschnitt 4.2 beschriebenen Beihilfekategorien gelten. Zur Prüfung der Frage, ob Beihilfemaßnahmen in den Bereichen Schienen-, Binnenschiffs- und nachhaltiger multimodaler Verkehr den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gemäß Artikel 93 AEUV entsprechen, wird die Kommission untersuchen, ob die in diesem Abschnitt dargelegten Grundsätze eingehalten werden (Randnummern 66 bis 86). In Abschnitt 4.2 wird ausgeführt, welche Voraussetzungen für die einzelnen Beihilfekategorien gelten, und nähere Erläuterungen zu einigen der in diesem Abschnitt, insbesondere in Abschnitt 4.1.1 (Wichtigste Vereinbarkeitsvoraussetzungen), dargelegten allgemeinen Vereinbarkeitskriterien bereitgestellt.

4.1.1 Wichtigste Vereinbarkeitsvoraussetzungen

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

66. Die Beihilfe muss zur Entwicklung des Landverkehrs hin zu einem nachhaltigen Landverkehr und/oder zur Vollendung eines integrierten EU-Marktes beitragen, in dem der ununterbrochene Güter- und Personenverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern gewährleistet ist, und somit den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen.

Erforderlichkeit der Beihilfe

67. Die Beihilfe muss erforderlich sein, um das in der spezifischen Maßnahme festgelegte Ziel der Koordinierung des Verkehrs im Einklang mit Randnummer 66 zu erreichen. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Beihilfe auf ein bestimmtes Marktversagen ausgerichtet ist (d. h. eine Situation, in der sie eine wesentliche Entwicklung des Landverkehrssektors bewirken kann, die der Markt allein nicht hervorbringen kann, z. B. hin zu einem nachhaltigen Landverkehr und/oder zur Vollendung eines integrierten EU-Marktes, in dem der ununterbrochene Güter- und Personenverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern gewährleistet ist). Ein Marktversagen, das den Übergang zu nachhaltigen Formen des Landverkehrs hemmt, kann beispielsweise auftreten, wenn i) aufgrund negativer externer Effekte, die nicht berücksichtigt werden, Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bestehen, ii) Marktteilnehmer aufgrund von Informationsasymmetrien Schwierigkeiten beim Zugang zu Marktfinanzierungen haben, iii) Koordinierungsdefizite zwischen den

⁹⁹ Verordnung (EU) 2023/2832 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen (ABl. L, 2023/2832, 15.12.2023, S. 1).

Marktteilnehmern bestehen oder ganz allgemein iv) Investitionen, die positive externe Effekte mit sich bringen, für den potenziellen Begünstigten nicht rentabel genug sind.

Geeignetheit der Beihilfe

68. Die Beihilfe muss geeignet sein, das festgelegte Ziel der Koordinierung des Verkehrs zu erreichen. Beihilfen gelten grundsätzlich nicht als geeignet, wenn dasselbe Ergebnis durch ein weniger wettbewerbsverfälschendes politisches Instrument (z. B. Markt- oder Regulierungsinstrumente) oder durch ein weniger wettbewerbsverfälschendes Beihilfeinstrument (wie Garantien oder rückzahlbare Vorschüsse) als durch die Bereitstellung nicht rückzahlbarer Instrumente wie Direktzuschüsse erreicht werden kann.

Anreizeffekt der Beihilfe

69. Die Beihilfe muss den Beihilfeempfänger dazu veranlassen, sein Verhalten zu ändern oder eine zusätzliche wirtschaftliche Tätigkeit auszuüben, die er ohne die Beihilfe nicht oder in geringerem oder anderem Umfang ausüben würde. Zum Nachweis des Anreizeffekts müssen das faktische Szenario und das wahrscheinliche kontrafaktische Szenario ohne die Beihilfe ermittelt werden.¹⁰⁰
70. Investitionsbeihilfen haben keinen Anreizeffekt, wenn mit den Arbeiten an dem Vorhaben begonnen wird, bevor der Begünstigte einen schriftlichen Beihilfeantrag bei den zuständigen Behörden gestellt hat.¹⁰¹ Beginnt der potenzielle Beihilfeempfänger vor der Stellung des Beihilfeantrags mit der Durchführung des Vorhabens, so werden etwaige für dieses Vorhaben gewährte Beihilfen grundsätzlich nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen. Beihilfen zur Deckung der Kosten der Einhaltung von EU-Normen haben grundsätzlich keinen Anreizeffekt. Generell können nur Beihilfen, die dazu dienen, über EU-Normen hinauszugehen, einen Anreizeffekt haben. Wenn die betreffende EU-Norm jedoch bereits erlassen wurde, aber noch nicht in Kraft ist, kann eine Beihilfe – falls in den Abschnitten 4.2.2.1 bis 4.2.2.5 nichts anderes festgelegt ist – einen Anreizeffekt haben, sofern sie einen Anreiz dafür schafft, die Investition mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der Norm durchzuführen und abzuschließen. Damit die Mitgliedstaaten nicht davon abgehalten werden, verbindliche nationale Normen festzulegen, die strenger oder ehrgeiziger sind als die entsprechenden EU-Normen, können Beihilfen unabhängig davon, ob es solche nationalen Normen gibt, einen Anreizeffekt haben. Gleiches gilt, wenn bei Gewährung einer Beihilfe bereits verbindliche nationale Normen, aber keine entsprechenden EU-Normen vorliegen.

Angemessenheit der Beihilfe

¹⁰⁰ Dieses Szenario muss plausibel sein und die Faktoren unverfälscht wiedergeben, die zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung des Beihilfeempfängers maßgeblich waren. Die Mitgliedstaaten können offizielle Unterlagen der Leitungsorgane, Risikobewertungen, Finanzberichte, interne Geschäftspläne, Sachverständigengutachten und Studien zu dem zu bewertenden Vorhaben heranziehen. Die Mitgliedstaaten können den Anreizeffekt anhand von Unterlagen, die Angaben zu Nachfrage-, Kosten- und Finanzprognosen enthalten, einem Investitionsausschuss vorgelegten Unterlagen, in denen Investitions-/Betriebsszenarien untersucht werden, sowie den Finanzinstituten vorgelegten Unterlagen nachweisen. Diese Unterlagen müssen aus der Zeit stammen, in der die Entscheidung über das Projekt oder die Tätigkeit getroffen wurde.

¹⁰¹ Der Beihilfeantrag kann in verschiedener Form gestellt werden, auch in Form eines Angebots im Rahmen einer Ausschreibung für die Vergabe der geförderten Tätigkeit. Jeder Antrag muss mindestens den Namen des Antragstellers, eine Beschreibung des Vorhabens bzw. der Tätigkeit einschließlich des Standorts und den für die Durchführung erforderlichen Beihilfebetrug enthalten.

71. Der Beihilfebetrug je Empfänger sollte auf das Minimum beschränkt sein, das erforderlich ist, um dem Empfänger einen Anreiz zur Durchführung des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit zu bieten. Dieses Minimum kann als Prozentsatz der beihilfefähigen Kosten des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit angegeben werden, wie in den Ausführungen zu den einzelnen Kategorien in Abschnitt 4.2 angegeben. Während die Prüfung der Angemessenheit in der Regel vorab durchgeführt wird, kann es in Ausnahmefällen, in denen künftige Entwicklungen bei den Kosten und Einnahmen mit einem hohen Maß an Unsicherheit und einer starken Informationsasymmetrie behaftet sind, sehr schwierig sein, die erforderliche Höhe der staatlichen Beihilfe vollständig vorab zu bestimmen; in solchen Fällen können die Mitgliedstaaten neben der Vorab-Quantifizierung auch Ex-post-Mechanismen etwa zur Rückforderung oder Kostenüberwachung vorsehen, um die Angemessenheit zu gewährleisten und gleichzeitig Anreize für die Begünstigten zu erhalten, ihre Kosten zu minimieren und ihre Geschäftstätigkeit im Laufe der Zeit effizienter zu gestalten.
72. Sofern in den Ausführungen zu den einzelnen Unterkategorien in Abschnitt 4.2.2 nichts anderes festgelegt ist, gelten Investitionsbeihilfen als angemessen, wenn sie den Nettomehrkosten entsprechen, die zur Erreichung des Ziels der Beihilfemaßnahme im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe erforderlich sind („Finanzierungslücke“). Zur Berechnung der Finanzierungslücke muss Folgendes ermittelt werden:
- a) die geschätzten Einnahmen und Kosten, einschließlich des Investitions-, Betriebs- und Endwerts des Vorhabens („tatsächliches Szenario“) und der Kosten des alternativen Vorhabens, die der Begünstigte ohne Beihilfe glaubhaft durchführen würde („kontrafaktisches Szenario“);
 - b) die geschätzten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (weighted average cost of capital, im Folgenden „WACC“) des Beihilfeempfängers zur Abzinsung künftiger Zahlungsströme;
 - c) der Kapitalwert (net present value, im Folgenden „NPV“) für das faktische und das kontrafaktische Szenario während der Laufzeit des Vorhabens.
73. Ausgehend von den in den Buchstaben a bis c aufgeführten Elementen entspricht die Finanzierungslücke der Differenz zwischen den Kapitalwerten des Vorhabens im faktischen Szenario und im kontrafaktischen Szenario während der Laufzeit des Vorhabens, abgezinst anhand der WACC. Alle Annahmen und methodischen Entscheidungen, die der Berechnung der Finanzierungslücke zugrunde liegen, müssen erläutert und begründet werden. Bei der Analyse sowohl des faktischen als auch des kontrafaktischen Szenarios müssen alle bestehenden oder geplanten staatlichen Beihilfen berücksichtigt werden, z. B. Betriebsbeihilfen und/oder andere relevante Investitionsbeihilfen, die sich auf die Analyse der Finanzierungslücke auswirken.
74. Ein Beispiel für ein kontrafaktisches Szenario ist, dass der Beihilfeempfänger eine Tätigkeit oder Investition nicht durchführt oder seine Geschäftstätigkeit unverändert fortsetzt. Wenn dies nachweislich ein plausibles kontrafaktisches Szenario ist, kann für die Finanzierungslücke ein Näherungswert ermittelt werden, der dem negativen NPV des Vorhabens beim faktischen Szenario ohne die Beihilfe während der Lebensdauer des

Vorhabens entspricht (wobei implizit angenommen wird, dass der NPV beim kontrafaktischen Szenario null ist)¹⁰².

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

75. Die aus einer Beihilfe resultierende Wettbewerbsverfälschung darf den allgemeinen Interessen der EU nicht abträglich sein.¹⁰³ Bei der Prüfung, ob die negativen Auswirkungen der Maßnahme auf Wettbewerb und Handel begrenzt sind, kann die Kommission die vorhersehbaren Auswirkungen der Beihilfemaßnahme, insbesondere wenn es sich um eine Ad-hoc-Beihilfe handelt, auf den Wettbewerb zwischen Unternehmen, die auf den betreffenden Verkehrsmärkten, einschließlich vor- oder nachgelagerten Märkten, tätig sind, und die Gefahr der Schaffung von Überkapazitäten berücksichtigen.
76. Grundsätzlich ist die Kommission der Auffassung, dass es bei Beihilferegelungen weniger wahrscheinlich ist, dass diese negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten haben, als bei Ad-hoc-Beihilfen. Um negative Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel zu begrenzen, wird die Kommission Betriebsbeihilferegelungen nur für eine Höchstdauer von fünf Jahren und Investitionsbeihilferegelungen für eine Höchstdauer von zehn Jahren genehmigen.¹⁰⁴ Wenn ein Mitgliedstaat eine Beihilferegelung über diese Geltungsdauer hinaus verlängern will, sollte er eine neue Anmeldung vorlegen, damit die Kommission die Beihilferegelung im Lichte der erzielten Ergebnisse erneut prüfen und gegebenenfalls ihre Verlängerung genehmigen kann.

4.1.2 Vereinbarkeit mit sonstigen Bestimmungen des EU-Rechts

77. Staatliche Beihilfen können nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, wenn die Beihilfe oder die Modalitäten, die so untrennbar mit dem Zweck der Beihilfe verbunden sind, dass sie nicht gesondert bewertet werden können (einschließlich der Finanzierungsmethode, wenn sie Bestandteil der Maßnahme ist), einen Verstoß gegen das EU-Recht darstellen.¹⁰⁵ Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn der Beihilfeempfänger die Beihilfe nur erhalten kann, wenn er seinen Sitz in dem

¹⁰² Wenn es kein alternatives Vorhaben gibt, wird die Kommission prüfen, ob die Höhe der Beihilfe auf das Minimum begrenzt ist, das erforderlich ist, um eine hinreichende Rentabilität des geförderten Vorhabens zu gewährleisten, sodass beispielsweise der interne Zinsfuß die branchen- oder unternehmensspezifische Benchmark oder Hurdle-Rate erreicht. Normale Renditesätze, die der Beihilfeempfänger bei ähnlichen Investitionsvorhaben zugrunde legt, seine Gesamtkapitalkosten oder in der jeweiligen Branche übliche Renditen können ebenfalls für diese Zwecke verwendet werden. Alle relevanten erwarteten Kosten und Gewinne müssen für die gesamte Lebensdauer des Vorhabens berechnet werden.

¹⁰³ Wenngleich Artikel 93 AEUV keine Entsprechung zu Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c Satz 2 AEUV enthält, wonach Beihilfen nur dann für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bereits klargestellt, dass die Kommission bei der Prüfung einer Beihilfemaßnahme nach Artikel 93 AEUV prüfen muss, ob die Beihilfe den allgemeinen Interessen der EU abträglich ist (vgl. Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 1978, Kommission/Belgien, 156/77, zitiert in Fußnote 30, Rn. 10).

¹⁰⁴ Dies bedeutet, dass Beihilfen auf der Grundlage genehmigter Regelungen innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren (bei Betriebsbeihilferegelungen) bzw. zehn Jahren (bei Investitionsbeihilferegelungen) ab dem Datum der Bekanntgabe des Beschlusses der Kommission, mit der die Beihilferegelung für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt wurde, gewährt werden können.

¹⁰⁵ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 22. März 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, Rn. 14, Urteil des Gerichtshofs vom 15. Juni 1993, Matra SA/Kommission, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, Rn. 41, und Urteil des Gerichtshofs vom 31. Januar 2023, Kommission/Braesch u. a., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, Rn. 96 bis 99.

betreffenden Mitgliedstaat hat, überwiegend in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist, im Inland hergestellte Waren verwendet oder inländische Dienstleistungen in Anspruch nimmt.

4.1.3 Kumulierung

78. Beihilfen können auf der Grundlage mehrerer Beihilferegeln gleichzeitig gewährt oder mit Ad-hoc- oder De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten kumuliert werden, sofern der Gesamtbetrag der staatlichen Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten weder zu einer Überkompensation führt noch die nach diesen Leitlinien zulässigen Höchstbeträge übersteigt. Wenn der Mitgliedstaat die Kumulierung von Beihilfen erlaubt, die auf der Grundlage verschiedener Maßnahmen für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährt werden, muss er bei jeder Maßnahme angeben, nach welcher Methode die Einhaltung dieser Voraussetzung sichergestellt wird.
79. Zentral verwaltete EU-Mittel, die nicht direkt oder indirekt der Kontrolle des Mitgliedstaats unterliegen, stellen keine staatlichen Beihilfe dar. Werden solche EU-Mittel mit staatlichen Beihilfen kombiniert, so müssen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel nicht zu einer Überkompensation führt.

4.1.4 Transparenz

80. Staatliche Beihilfen müssen in transparenter Weise gewährt werden.
81. Wird die Beihilfe nicht als Zuschuss, sondern in anderer Form gewährt, so muss der Beihilfebetrags in ein Brutto-Subventionsäquivalent umgerechnet werden. In mehreren Tranchen gezahlte Beihilfen werden nach dem zum Zeitpunkt ihrer Gewährung geltenden Wert berechnet. Bei zinsvergünstigten Krediten¹⁰⁶ wird für die Abzinsung und Berechnung des Beihilfebetrags der zum Zeitpunkt der Gewährung geltende Referenzzinssatz zugrunde gelegt, der gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt wird¹⁰⁷.
82. Um negative Auswirkungen der Beihilfen dadurch zu verringern, dass Wettbewerber Zugang zu relevanten Informationen über geförderte Tätigkeiten erhalten, muss der betreffende Mitgliedstaat sicherstellen, dass folgende Informationen in der Beihilfentransparenzdatenbank der Kommission¹⁰⁸ oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden:
- a) der vollständige Wortlaut des Beschlusses zur Gewährung der Einzelbeihilfe oder der genehmigten Beihilferegulierung und ihrer Durchführungsbestimmungen oder ein Link dazu;
 - b) Angaben zu jeder Einzelbeihilfe von mehr als 100 000 EUR nach der Struktur in Anhang II dieser Leitlinien.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Ein Kredit, für den ein unter dem Marktzinssatz liegender Zinssatz erhoben wird.

¹⁰⁷ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

¹⁰⁸ „Öffentliche Suche in der Beihilfentransparenzdatenbank“, aufrufbar unter <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>.

¹⁰⁹ Auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats hin kann auf diese Anforderung verzichtet werden, wenn eine Veröffentlichung dieser vollständigen Angaben den Wettbewerb in anschließenden Verfahren zur

83. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass ihre umfassenden Beihilfe-Websites gemäß Randnummer 82 so gestaltet sind, dass sie einen einfachen Zugang zu den Informationen ermöglichen. Sie müssen die Informationen in einem nicht-proprietären Tabellenkalkulationsformat (z. B. CSV oder XML) veröffentlichen, das es ermöglicht, auf einfache Weise Daten zu suchen, zu extrahieren, herunterzuladen und problemlos über das Internet bereitzustellen. Die Website muss für die Öffentlichkeit uneingeschränkt zugänglich sein, ohne dass z. B. eine vorherige Anmeldung als Nutzer erforderlich ist.
84. Bei Regelungen in Form von Steuervergünstigungen gelten die Vorgaben nach Randnummer 82 Buchstabe b als erfüllt, wenn der Mitgliedstaat die erforderlichen Angaben zur Höhe der Einzelbeihilfen in den folgenden Spannen (in Mio. EUR) veröffentlicht:
- 0,1 bis 0,5,
0,5 bis 1,
1 bis 2,
2 bis 5,
5 bis 10,
10 bis 30,
30 bis 60,
60 bis 100,
100 bis 250, und
250 und darüber.
85. Die Mitgliedstaaten müssen die unter Randnummer 82 Buchstabe b genannten Angaben innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe bzw. für Beihilfen in Form von Steuervergünstigungen innerhalb eines Jahres ab dem Abgabetermin für die Steuererklärung veröffentlichen.¹¹⁰ Bei rechtswidrigen Beihilfen, die im Nachhinein für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, müssen die Mitgliedstaaten diese Angaben innerhalb von sechs Monaten nach dem Genehmigungsbeschluss der Kommission veröffentlichen. Mit Blick auf die Durchsetzung der Beihilfenvorschriften auf der Grundlage des AEUV müssen die Angaben mindestens zehn Jahre ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe zur Verfügung stehen.
86. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website die Links zu den unter Randnummer 82 Buchstabe b genannten Beihilfe-Websites.

4.2 Voraussetzungen für die Vereinbarkeit bestimmter Kategorien von Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs

87. In diesem Abschnitt werden einige Aspekte der wichtigsten Vereinbarkeitsvoraussetzungen des Abschnitts 4.1.1 zu jeder unter diese Leitlinien fallenden Art von Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs näher erläutert.

Beihilfegewährung untergraben würde, weil dann beispielsweise strategische Angebote abgegeben werden könnten.

¹¹⁰ Ist eine jährliche Erklärung nicht förmlich vorgeschrieben, so ist als Zeitpunkt der Bewilligung der 31. Dezember des Jahres anzugeben, für das die Beihilfe gewährt wurde.

4.2.1 Betriebsbeihilfen

4.2.1.1 Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

88. Diese Leitlinien enthalten Vorschriften für Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, die Verkehrsunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden können, die nachhaltige Lösungen für den Landverkehr wählen.
89. Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs können auf den Schienen-, Binnenschiffs- und/oder nachhaltigen multimodalen Verkehr (d. h. mindestens eine Schienen-, Binnenschiffs- oder Kurzstreckenseeverkehrstrecke) ausgerichtet sein.
90. Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

91. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können, wenn sie den Preisunterschieden zwischen den verschiedenen Landverkehrsträgern begegnen und Verkehrsnutzer dazu bewegen, sich für nachhaltige Landverkehrsträger zu entscheiden. Preisunterschiede entstehen, wenn negative externe Effekte nicht ausreichend in den Preis des Landverkehrs einfließen.

Erforderlichkeit der Beihilfe

92. Beim gegenwärtigen Stand der Entwicklung des Verkehrsmarktes schlagen sich die externen Kosten des Verkehrs nicht ausreichend in den Preisen der Verkehrsdienste nieder. Daher spiegelt der Preis dieser Dienste die gesellschaftlichen Kosten des zugrunde liegenden Verkehrsträgers nicht vollständig wider. In der SSMS wird darauf hingewiesen, dass für eine faire und effiziente Preisgestaltung über alle Verkehrsträger hinweg ein umfassendes Maßnahmenpaket erforderlich ist¹¹¹. Eine solche Preisgestaltung würde dazu führen, dass die Verursacher und Nutzer die volle Verantwortung für die von ihnen verursachten Kosten übernehmen, und dazu beitragen, dass die Nutzer Entscheidungen treffen können, die für die Gesellschaft am besten sind. In der Strategie wird erwartet, dass die externen Kosten in der EU erst bis 2050 in vollem Umfang berücksichtigt werden. Daher können Beihilfen zur Verringerung dieser externen Kosten vor diesem Datum erforderlich sein, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen.
93. Nachhaltige Landverkehrsdienste sind oft nicht wettbewerbsfähig mit stärker umweltbelastenden Alternativen wie dem reinen Straßenverkehr. Solange der Preis der stärker umweltbelastenden konkurrierenden Dienste deren Kosten für die Gesellschaft nicht in vollem Umfang widerspiegelt, ist es unwahrscheinlich, dass der Markt allein einen mit Blick auf die Ziele des europäischen Grünen Deals hinreichenden Ausbau nachhaltiger Landverkehrsträger gewährleistet. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs angesichts der negativen externen Effekte, die mit konkurrierenden Verkehrsträgern wie Straßen- und

¹¹¹ Siehe Rn. 47 der in Fußnote 20 genannten SSMS.

Luftverkehr verbunden sind, erforderlich sind, um eine Verlagerung auf die Schiene, Binnenwasserstraßen und nachhaltigen multimodalen Verkehr zu fördern.

Geeignetheit der Beihilfe

94. Im Einklang mit den unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs ein geeignetes Instrument sind¹¹², um die Verlagerung auf nachhaltige Landverkehrsträger aufrechtzuerhalten oder auszuweiten, wenn sie den Preisunterschieden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern begegnen, die auf negative externe Effekte zurückzuführen sind, und die Verkehrsnutzer dazu bewegen, sich für nachhaltige Landverkehrsträger zu entscheiden.

Anreizeffekt der Beihilfe

95. Im Einklang mit den unter Randnummer 69 dargelegten allgemeinen Grundsätzen sollte die Beihilfe Anreize zur Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Verlagerung auf nachhaltige Landverkehrsträger schaffen. Um diese allgemeinen Grundsätze einzuhalten und sicherzustellen, dass die Beihilfe zu einer Verhaltensänderung seitens des Beihilfeempfängers führt und Anreize für eine Verkehrsverlagerung schafft, sollten folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
96. Erstens sollte die Beihilfe nur gewährt werden, wenn ein stärker umweltbelastender konkurrierender Verkehrsträger eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zu dem durch die Beihilfe geförderten Verkehrsträger darstellt. Diese Tragfähigkeit hängt von den Betriebskosten, der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit geeigneter Terminals, Netze und Verbindungen sowie von anderen Faktoren wie unterschiedlichen Transitzeiten ab. Nach Ansicht der Kommission gibt es für Personenverkehrsdienste immer eine stärker umweltbelastende wirtschaftlich tragfähige Alternative zur Beförderung auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen. Im Güterverkehrssektor, in dem die Wettbewerbsfähigkeit von der Länge der Transportstrecke abhängt¹¹³, kann im Allgemeinen von Wettbewerb mit reinem Straßenverkehr ausgegangen werden:
- a) bei multimodalem Verkehr, wenn die mit dem geförderten Verkehrsträger zurückgelegte Strecke kürzer ist als
 - i) 800 Kilometer beim Schienenverkehr,
 - ii) 375 km beim Binnenschiffsverkehr,
 - iii) 750 km beim Kurzstreckenseeverkehr und

¹¹² Was die Beihilfeform anbelangt, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe Beschluss der Kommission vom 21. Mai 2024 in der Sache SA.108800, Deutschland, Förderung des Schienengüterverkehrs (Einzelwagenladung und Wagengruppenverkehr) (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss der Kommission vom 11. Dezember 2023 in der Sache SA.109142, Frankreich, Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss der Kommission vom 30. Mai 2023 in der Sache SA.104156, Italien, Anreiz zur Verkehrsverlagerung auf den Seeverkehr (ABl. C 203 vom 9.6.2023, S. 16).

¹¹³ Begleitstudie zur Folgenabschätzung zur Änderung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr [Ricardo et al., 2023].

- b) bei unimodalem Verkehr, wenn die mit dem geförderten Verkehrsträger zurückgelegte Strecke kürzer ist als
- i) 350 Kilometer beim Schienenverkehr¹¹⁴,
 - ii) 375 km beim Binnenschiffsverkehr.
97. Für Beförderungen im Güterverkehr, die über die unter Randnummer 96 genannten Entfernungen hinausgehen, muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass ein konkurrierender Verkehrsträger, der stärker umweltbelastend ist als der durch die Beihilfe geförderte Verkehrsträger (z. B. reiner Straßenverkehr), eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zu der durch die Beihilfe geförderten Beförderung darstellt, und ermitteln, ab welcher Entfernung der stärker umweltbelastende konkurrierende Verkehrsträger preislich nicht mehr wettbewerbsfähig und daher für die Art der geförderten Beförderung wirtschaftlich nicht tragfähig ist.
98. Zweitens können grundsätzlich keine Beihilfen für Verkehr auf Strecken gewährt werden, bei denen Kapazitätsengpässe bestehen, die eine Ausweitung oder Aufrechterhaltung der Verkehrsverlagerung verhindern würden. Mit dieser Bedingung soll sichergestellt werden, dass eine realistische Aussicht auf die Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Verkehrsverlagerung besteht. Beabsichtigt der Mitgliedstaat, den Verkehr auf Strecken mit festgestellten Kapazitätsengpässen zu fördern, so muss der Mitgliedstaat erläutern, welche anderen Maßnahmen ergriffen werden, um diese Engpässe zu beseitigen oder zu verringern. Bei Beihilferegulungen bedeutet dies, dass sich der Mitgliedstaat verpflichten muss, dafür zu sorgen, dass keine Beihilfen gewährt werden, wenn erhebliche Kapazitätsengpässe bestehen, die den Verkehr beeinträchtigen und letztlich die Aufrechterhaltung oder Ausweitung einer Verlagerung auf einen nachhaltigeren Verkehrsträger verhindern würden. Wenn tatsächliche oder erwartete Kapazitätsengpässe bestehen, sollte der Mitgliedstaat dafür sorgen, dass Lösungen zur Beseitigung oder Verringerung dieser Engpässe umgesetzt werden, damit die erwartete Verkehrsverlagerung, die sich aus der Beihilfe ergibt, erreicht werden kann.
99. Drittens müssen Eisenbahnunternehmen, Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehrsunternehmen alle relevanten Informationen über die erhaltenen Beihilfen öffentlich zugänglich machen¹¹⁵. Die Veröffentlichung zielt darauf ab, das Bewusstsein für die verfügbaren Maßnahmen zu schärfen, um die Wettbewerbskluft zwischen nachhaltigen Landverkehrsträgern und stärker umweltbelastenden konkurrierenden Alternativen zu verringern und so die Nachfrage nach nachhaltigen Landverkehrsdiensten zu erhöhen, die notwendig ist, um eine Verkehrsverlagerung zu bewirken.
100. Um sicherzustellen, dass Beihilfen nur für tatsächlich erbrachte nachhaltige Landverkehrsdienste gewährt werden, sollten die Beihilfen auf der Grundlage der

¹¹⁴ Dieser Schwellenwert gilt nicht für unimodalen Schienenverkehr, der als Einzelwagenverkehr organisiert ist, da diese Art des unimodalen Schienenverkehrs aufgrund der Kosten für die Zugbildung aus Wagen verschiedener Kunden unabhängig von der zurückzulegenden Strecke weniger rentabel ist als reiner Straßenverkehr.

¹¹⁵ Darunter mindestens folgende Angaben: Bewilligungsbehörde, Tag der Gewährung der Beihilfe, erhaltene Beihilfebeträge, Zeitraum und Tätigkeiten, für die die Beihilfe gewährt wurde.

tatsächlich erbrachten Beförderungsdienststeinheiten¹¹⁶ und nicht auf der Grundlage von Pauschalbeträgen gewährt werden.

101. Nach Ansicht der Kommission hat eine Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn der Mitgliedstaat die unter Randnummer 69 dargelegten und unter den Randnummern 97 bis 100 näher erläuterten allgemeinen Grundsätze einhält.

Angemessenheit

102. Im Einklang mit den unter Randnummer 71 dargelegten allgemeinen Grundsätzen kann die Beihilfe bis zu 75 % der beihilfefähigen Kosten betragen.
103. Beihilfefähig ist der Teil der externen Kosten des Verkehrs, der durch die unimodale oder multimodale Nutzung der Schiene und/oder von Binnenwasserstraßen und/oder durch die Nutzung von Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs im Vergleich zu stärker umweltbelastenden konkurrierenden Verkehrsträgern vermieden wird (d. h. die vermiedenen externen Kosten des Verkehrs)¹¹⁷. Stehen mehrere konkurrierende Lösungen zur Verfügung, die die Umwelt stärker belasten, so ergibt sich die Obergrenze aus der Differenz zu der Alternative mit den höchsten Kosten.
104. Der Mitgliedstaat muss eine transparente, begründete und quantifizierte vergleichende Analyse der externen Kosten zwischen dem geförderten Verkehrsträger (Schiene, Binnenwasserstraßen und/oder nachhaltiger multimodaler Verkehr, einschließlich mindestens einer Strecke auf Schiene, Binnenwasserstraßen oder Kurzstreckenseeverkehr) und der alternativen, stärker umweltbelastenden konkurrierenden Option vorlegen. Der Mitgliedstaat sollte sich grundsätzlich auf das Handbuch der Kommission zu den externen Kosten des Verkehrs (*Handbook on the external costs of transport*)¹¹⁸ in der geänderten oder neuen Fassung stützen, um die externen Kosten verschiedener Verkehrsträger zu vergleichen, außer wenn er geeignete Nachweise dafür vorlegt, dass die tatsächlichen externen Kosten anhand einer anderen Methode geschätzt werden sollten. Die verwendete Methode und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

105. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.

¹¹⁶ Beispielsweise Personenkilometer für Personenverkehrsdienste oder Tonnenkilometer oder Fahrzeugkilometer für Güterverkehrsdienste oder ganz allgemein die Produktionseinheit des Verkehrsdienstes.

¹¹⁷ Die Mitgliedstaaten können die Methode der externen Kosten zur Deckung jeglicher Betriebskosten, einschließlich der mit der Nutzung von Infrastruktur im Zusammenhang stehenden Betriebskosten, verwenden.

¹¹⁸ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. u. a., „Handbook on the external costs of transport“ – Version 2019 – 1.1, *Amt für Veröffentlichungen*, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

106. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegelnungen gewährt werden, da diese den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.

4.2.1.2 Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen

107. Diesen Leitlinien enthalten besondere Vorschriften über Beihilfen für die Einrichtung von:
- a) neuen kommerziellen Verbindungen im Schienengüter- und Binnenschiffsgüterverkehr von Eisenbahnunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten, die die Nachfrage zusammenführen und planmäßigen Güterverkehr zwischen Verkehrsterminals organisieren;
 - b) neuen kommerziellen Verbindungen im Schienenpersonenverkehr von Eisenbahnunternehmen, die Linienpersonenverkehrsdienste zwischen Verkehrsterminals organisieren, die sich entweder in unterschiedlichen Mitgliedstaaten befinden („grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste“) oder mehr als 400 km voneinander entfernt sind („Schienenpersonenfernverkehrsdienste“).
108. Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

109. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen insofern die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können, als sie sicherstellen, dass genügend Verkehrsdienste zur Anbindung von Verkehrsterminals zur Verfügung stehen. Die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienengüter- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrs- und/oder Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen ist für die Entwicklung des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs und für die Ermöglichung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs von entscheidender Bedeutung.

Erforderlichkeit der Beihilfe

110. Zu den Zielen der SSMS gehört die Entwicklung von Schienen- und Binnenwasserstraßenverbindungen¹¹⁹. Was den Güterverkehr betrifft, so fehlen für einen vollständigen Ausbau des Schienenverkehrs einige wichtige Verbindungen zwischen Verkehrsterminals¹²⁰, und es sind Maßnahmen erforderlich, um das ungenutzte Potenzial des Binnenschiffsverkehrs auszuschöpfen¹²¹, insbesondere um das europäische Binnenwasserstraßennetz so weit wie möglich an andere Verkehrsträger anzubinden¹²². Im Personenverkehr wird das Potenzial der Schiene nicht voll ausgeschöpft, vor allem

¹¹⁹ Siehe die Rn. 33 und 42 der in Fußnote 20 genannten SSMS.

¹²⁰ Siehe Rn. 43 der in Fußnote 20 genannten SSMS.

¹²¹ Siehe Rn. 44 der in Fußnote 20 genannten SSMS.

¹²² Siehe Fußnote 25, Abschnitt 2.1.2.

nicht im Fernverkehr und/oder im grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere in den Nachtstunden.¹²³

111. Zur Weiterentwicklung der Schienen- und Binnenschiffsverkehrsverbindungen müssen die Mitgliedstaaten möglicherweise Beihilfen gewähren, um die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrs- und/oder Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen zu unterstützen. Dies liegt daran, dass die Marktkräfte allein nicht immer dazu führen, dass Verkehrsunternehmen und Organisatoren von Beförderungsdiensten in neue Schienen- oder Binnenwasserstraßenverbindungen investieren, da diese Verbindungen anfällig für Koordinierungsfehler sein können. Insbesondere können den Unternehmen im Zusammenhang mit der Anbahnung neuer Verbindungen erhebliche Fixkosten entstehen, und diese Verbindungen können nur rentabel werden, wenn sie in ausreichendem Umfang von Kunden genutzt werden. Ohne einen solchen Mindestumfang wäre das Unternehmen kurzfristig nicht in der Lage, ausreichende Gewinne zu erzielen, um die in den ersten Jahren des Betriebs der neuen kommerziellen Verbindung erlittenen Betriebsverluste auszugleichen, und würde sie daher nicht entwickeln. Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen können die Eintrittsschranke für die Einrichtung neuer Verbindungen senken, indem sie die jährlichen Betriebsverluste, die den Verkehrsunternehmen und Organisatoren von Beförderungsdiensten in den ersten Jahren des Betriebs der neuen Verbindung entstehen, verringern.
112. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienengüter- und Binnenschiffsgüterverkehr und/oder neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrs- und/oder Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen erforderlich sein können, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden, wenn sie wirksam auf dieses Marktversagen abzielen und gleichzeitig andere bereits bestehende Strategien und Maßnahmen zur Behebung desselben Marktversagens berücksichtigen. Folglich muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe auch mit allen anderen Förderungen für einen nachhaltigen Landverkehr kein Unternehmen beabsichtigt, die betreffende neue kommerzielle Verbindung kommerziell einzurichten.

Geeignetheit der Beihilfe

113. Die Nachfrage nach neuen kommerziellen Diensten in den ersten Betriebsjahren reicht möglicherweise nicht aus, um die Rentabilität dieser Dienste zu gewährleisten. Daher ist die Kommission im Einklang mit den unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätzen der Auffassung, dass Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen ein geeignetes Instrument¹²⁴ zur Unterstützung von

¹²³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat – Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken (COM(2021) 810 final vom 14.12.2021).

¹²⁴ Was die Beihilfeform anbelangt, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe Beschluss der Kommission vom 5. Oktober 2011 in der Sache SA.31981, Niederlande, Startbeihilfe für neue Dienste im kombinierten Verkehr auf der Grundlage des „Twin Hub“-Eisenbahnnetzes (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 1). In Bezug auf Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen erkennt die Kommission an, dass Direktzuschüsse es Eisenbahnunternehmen und Organisatoren von Beförderungsdiensten, die in eine neue kommerzielle Verbindung investieren wollen, ermöglichen, im Voraus ihre in den ersten Jahren des Betriebs der neuen kommerziellen Verbindung anfallenden Betriebsverluste zu verringern und somit die Rentabilität dieser

Eisenbahnunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten sind, die in eine neue Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindung oder in neue grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrs- und/oder Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen investieren möchten. Die Beihilfe darf das Vorhaben jedoch nur für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab der Einrichtung der neuen Verbindung (d. h. ab dem Zeitpunkt, zu dem der Beihilfeempfänger den Betrieb der neuen Verbindung aufnimmt) unterstützen.

Anreizeffekt der Beihilfe

114. Die Beihilfe sollte Verkehrsunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten Anreize bieten, neue kommerzielle Verbindungen im Schienengüter- oder Binnenschiffsgüterverkehr oder neue grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrs- und/oder Schienenpersonenfernverkehrsverbindungen einzurichten. Nach Ansicht der Kommission haben Beihilfen für die Einrichtung neuer Verbindungen einen Anreizeffekt, wenn der Empfänger die Beihilfe vor der Einrichtung der neuen kommerziellen Verbindungen schriftlich beantragt hat. Der Zeitpunkt des schriftlichen Beihilfeantrags ist ein wertvoller Hinweis auf das wahrscheinliche kontrafaktische Szenario ohne Beihilfe. Wenn ein Unternehmen die neue Verbindung nicht in Betrieb nimmt, bevor es eine Beihilfe beantragt, deutet dies darauf hin, dass das wahrscheinliche kontrafaktische Szenario ohne Beihilfe wäre, dass die neue Verbindung nicht eingerichtet wird, da das Unternehmen die Beihilfe zur Deckung der anfänglichen Betriebsverluste benötigt, um die neue kommerzielle Verbindung einzurichten.
115. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter Randnummer 69 dargelegten und unter Randnummer 114 erläuterten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden und es Belege für erwartete Betriebsverluste gibt.

Angemessenheit

116. Im Einklang mit den unter Randnummer 71 dargelegten allgemeinen Grundsätzen werden Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen als angemessen angesehen, wenn sie den folgenden Prozentsatz der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen: 80 % im ersten Betriebsjahr der neuen kommerziellen Verbindung, 70 % im zweiten Jahr, 60 % im dritten Jahr, 50 % im vierten und 40 % im fünften Jahr.
117. Beihilfefähig sind die Betriebsverluste, die innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren, nachdem der Beihilfeempfänger den Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung aufgenommen hat, im Zusammenhang mit dem Betrieb der betreffenden Verbindung anfallen. Betriebsverluste sind eine negative Differenz zwischen den Einnahmen und den Betriebskosten in den ersten Jahren des Betriebs der neuen Verbindung (bis zu fünf Jahre).¹²⁵
118. Die der neuen kommerziellen Verbindung zuzuordnenden Kosten können alle Betriebskosten einschließen, die unmittelbar beim Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung anfallen, sowie einen angemessenen Anteil allgemeiner Betriebskosten, die

Dienste zu verbessern. Daher können bei Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen Direktzuschüsse auch dann angemessen sein, wenn sie im Voraus gezahlt werden, sofern die Vorauszahlung regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, erfolgt (und nicht mit einer einmaligen Vorauszahlung für den gesamten beihilfefähigen Zeitraum).

¹²⁵ Das kann auch Betriebskosten im Zusammenhang mit und vor der Einrichtung der neuen Verbindung umfassen. Diese Kosten können bei der Quantifizierung der beihilfefähigen Kosten für das erste Betriebsjahr der neuen kommerziellen Verbindung berücksichtigt werden.

im Zusammenhang mit der neuen kommerziellen Verbindung und anderen Tätigkeiten anfallen. Als Einnahmen müssen die gesamten mit der neuen kommerziellen Verbindung erzielten Einnahmen herangezogen werden.

119. Wird die Beihilfe im Voraus ausgezahlt, so müssen die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Die Betriebsverluste sind vorab auf der Grundlage realistischer Prognosen zu schätzen.
- b) Die Betriebsverluste müssen auf ihren Wert zum Zeitpunkt der Gewährung abgezinst werden.
- c) Die Mitgliedstaaten müssen einen geeigneten Monitoring- und Rückforderungsmechanismus einrichten, um sicherzustellen, dass die Beihilfe die zulässige Beihilfeintensität nicht übersteigt.
- d) Die Vorauszahlungen dürfen sich nicht über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr erstrecken.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

120. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Betriebsbeihilfen zur Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden. Darüber hinaus sollte die Beihilfe auf die Deckung der Kosten begrenzt sein, die der Beihilfeempfänger innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren ab der Einrichtung der neuen kommerziellen Verbindung zu tragen hat.

121. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegeln gewährt werden, da diese den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.

4.2.2 *Investitionsbeihilfen*

4.2.2.1 Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr

122. Diese Leitlinien enthalten besondere Vorschriften für Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung (einschließlich Ersatz) von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr.

123. Im multimodalen Verkehr kommen auch multimodale Verkehrsanlagen für den kombinierten Straßen- und Seeverkehr zum Einsatz. Wenn sich solche Anlagen in Seehäfen befinden, fallen sie in den Geltungsbereich dieser Leitlinien, sofern sie auch Schienen- oder Binnenwasserstraßenverbindungen haben und daher als multimodale Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr¹²⁶ eingestuft werden.

¹²⁶ Siehe die Bestimmung des Begriffs „multimodale Anlage für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr“ unter Randnummer 54bb).

124. Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr müssen gewährleisten, dass a) ein Standort als Anlage genutzt werden kann, die erstmals eine Verkehrsverlagerung unterstützt (Bau), b) eine bestehende Anlage mehr Verkehr bedienen oder für die Nutzer attraktiver werden kann, z. B. durch die Einbindung einer zusätzlichen Verkehrsart (Ausbau), oder c) eine Anlage, die ohne Beihilfe einem Abschwung ausgesetzt wäre, ihre Tätigkeit fortsetzen kann (Erneuerung).
125. Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

126. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können. Mit der Beihilfe können Investitionen in Anlagen für eigenständigen Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern gefördert werden¹²⁷. Eine breitere Verfügbarkeit solcher Anlagen und eine Erhöhung ihrer Kapazitäten, Qualität und/oder Effizienz sind Voraussetzungen für das ordnungsgemäße Funktionieren des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs. Darüber hinaus werden diese Verbesserungen letztlich zu niedrigeren Kosten für Verkehrs- und Logistikunternehmen führen, die im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr tätig sind, sowie zu qualitativ hochwertigeren Dienstleistungen.

Erforderlichkeit der Beihilfe

127. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurde auf die Knappheit der Umladeinfrastruktur hingewiesen, insbesondere an multimodalen Binnenterminals, und es wurden Investitionen gefordert, um die Lücken in der multimodalen Infrastruktur mit höchster Priorität zu schließen.¹²⁸ Die Verfügbarkeit ausreichender geeigneter Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr ist für die Wertschöpfungskette eines nachhaltigen Landverkehrs von entscheidender Bedeutung. Solche Anlagen tragen insbesondere zur Entwicklung des multimodalen Verkehrs im Hinblick auf das Ziel bei, alle Verkehrsträger über multimodale Terminals zu führen.
128. Die Förderung von Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Erschließung des gesamten Potenzials eines nachhaltigen Landverkehrs. Solche Beihilfen können dazu beitragen, den Teufelskreis aus Verkehrsverlagerung und Verfügbarkeit von Anlagen zu durchbrechen. So sind einerseits angemessene Anlagen eine Voraussetzung für eine zunehmende Nutzung des

¹²⁷ Wenngleich keine umfassenden Informationen über multimodale Verkehrsanlagen sowie multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr in der EU verfügbar sind, gibt es deutliche Hinweise auf einen Mangel an geeigneten, verfügbaren und zugänglichen Anlagen für einen nachhaltigen Landverkehr. Es bedarf insbesondere Investitionen in Anlagen für den Schienen- und den Binnenschiffsverkehr und multimodale Güterterminals.

¹²⁸ Siehe Rn. 42 der in Fußnote 20 genannten SSMS.

nachhaltigen Landverkehrs. Doch im Zuge des Umstiegs von Nutzern auf diese Verkehrsträger sind andererseits zusätzliche Anlagen erforderlich, um dieses Wachstum zu unterstützen. Ohne Beihilfen fehlt es jedoch möglicherweise an Anreizen für private Unternehmen, in Infrastrukturanlagen zu investieren. Dies liegt daran, dass die Vorteile einer Verringerung der externen Kosten, die sich aus der durch die Investition ermöglichten Verkehrsverlagerung ergeben, nicht berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann es einige Zeit dauern, bis die Zahl und Qualität der Serviceeinrichtungen an die gestiegene Nachfrage nach nachhaltigem Landverkehr angepasst ist. Daher kann eine staatliche Förderung von Anlagen dazu beitragen, die gewünschte Verkehrsverlagerung wirksamer und schneller zu erreichen.¹²⁹

129. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für Investitionen in Anlagen erforderlich sein können, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs bei Vorliegen des unter den Randnummern 127 und 128 genannten Marktversagens gerecht zu werden. Solche Förderung ist gerechtfertigt, wenn die neuen Kapazitäten wahrscheinlich genutzt werden, sodass die Nutzung des nachhaltigen Landverkehrs im Vergleich zu konkurrierenden, stärker umweltbelastenden Verkehrsträgern erhöht wird. Dies ist der Fall, wenn ein Mitgliedstaat auf der Grundlage solider Verkehrsprognosen, die in einem Ex-ante-Geschäftsplan enthalten sind, nachweist, dass die potenzielle Kapazitätsnachfrage zumindest mittelfristig die derzeitigen kombinierten Kapazitäten der geförderten Anlage und anderer bestehender oder bereits geplanter Anlagen übersteigt, die vernünftigerweise als Alternativen für die künftige Nachfrage nach den Kapazitäten der geförderten Anlage dienen könnten.

Geeignetheit der Beihilfe

130. Die Entwicklung des nachhaltigen Landverkehrs wird durch die Knappheit von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr in der EU behindert. In Anbetracht der unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission daher der Auffassung, dass Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung dieser Anlagen ein geeignetes Instrument¹³⁰ sind, um die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr zu begleiten.

Anreizeffekt der Beihilfe

131. Die Beihilfe sollte Anreize für den Bau, den Ausbau oder die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr oder multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr schaffen. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten

¹²⁹ Da der Bau, der Ausbau und die Erneuerung solcher Anlagen (von der Anfangsphase bis zur Fertigstellung) viel Zeit in Anspruch nehmen, können Beihilfen erforderlich sein, um sicherzustellen, dass ihre Verfügbarkeit mit der Ausweitung des nachhaltigen Landverkehrs Schritt hält, insbesondere angesichts der Dringlichkeit der Ziele des Grünen Deals und der SSMS.

¹³⁰ Was die Beihilfeform anbelangt, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe z. B. Beschluss der Kommission vom 26. März 2024 in der Sache SA.109124, Polen, Aufbau- und Resilienzfähigkeit: Investitionsbeihilfen für intermodale Verkehrsanlagen, Ausrüstung und Schienenfahrzeuge (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss der Kommission vom 9. Februar 2022 in der Sache SA.64546, Slowakei, Workshops für leichte Instandhaltungsarbeiten im Bereich der Personenbeförderung (ABl. C 169 vom 22.4.2022, S. 1).

allgemeinen Grundsätze eingehalten werden und das geförderte Vorhaben ohne die Beihilfe eine Finanzierungslücke aufweisen würde.

Angemessenheit

132. Im Einklang mit den unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen werden Investitionsbeihilfen für Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr sowie multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr als angemessen angesehen, wenn der Beihilfebetrug den niedrigeren der folgenden Beträge nicht übersteigt: a) die Finanzierungslücke des Vorhabens im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe und b) die beihilfefähigen Investitionskosten.
133. Zur Berechnung der Finanzierungslücke müssen die im Rahmen des Vorhabens finanzierten Verkehrstätigkeiten von nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten unterschieden werden. Die relevanten Einnahmen umfassen nicht nur die Einnahmen aus den im Rahmen des Vorhabens finanzierten Verkehrstätigkeiten, sondern auch zusätzliche Betriebsnettogewinne, die durch nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten im Zusammenhang mit diesen Verkehrstätigkeiten erzielt werden (z. B. die Vermietung von Gewerbeflächen in der finanzierten Anlage). Die relevanten Kosten umfassen sowohl die Betriebskosten als auch die Investitionskosten im Zusammenhang mit den im Rahmen des Vorhabens finanzierten Verkehrstätigkeiten. Investitionskosten im Zusammenhang mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten sollten hingegen ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sollten bestehende oder geplante staatliche Beihilfen wie Betriebsbeihilfen und/oder andere Arten von Investitionsbeihilfen, die sich auf die Analyse der Finanzierungslücke auswirken, bei der Schätzung der erwarteten Nachfrage nach der Anlage berücksichtigt werden.
134. Beihilfefähig sind die Investitionskosten in Bezug auf materielle (bewegliche und unbewegliche) und immaterielle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, dem Ausbau oder der Erneuerung der betreffenden Anlage stehen. Die beihilfefähigen Kosten können Folgendes umfassen:
 - a) auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (z. B. für die Lagerung), feste Ausrüstung (z. B. Lagerhäuser und Terminalgebäude) und mobile Terminalgeräte (z. B. Reachstacker), die sich in der Anlage befinden und für die Erbringung verkehrsbezogener Dienste bestimmt sind,
 - b) damit zusammenhängende vorbereitende Studien, z. B. Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien, und
 - c) Planungs- und Installationskosten.
135. Bei Beihilferegulungen sollten sich die Mitgliedstaaten verpflichten, für jedes im Rahmen der Regelung geförderte Vorhaben die unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegte und unter den Randnummern 133 und 134 erläuterte Analyse der Finanzierungslücke durchzuführen. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten bei der Anmeldung einer geplanten Beihilferegulierung mindestens die Kategorien der geförderten Vorhaben, die spezifischen Kategorien beihilfefähiger Kosten (wie die Kosten für die Anschaffung materieller (fester und beweglicher) und immaterieller Vermögenswerte), die Methode zur Berechnung der Finanzierungslücke und die angewandten WACC-Höchstbeträge angeben.

136. Bei Ad-hoc-Beihilfen wird die Finanzierungslücke durch einen Vergleich der Rentabilität des Vorhabens im faktischen und im kontrafaktischen Szenario nach den unter den Randnummern 72 bis 74 erläuterten allgemeinen Grundsätzen ermittelt.¹³³ Die Mitgliedstaaten müssen die unter Randnummer 72 dargelegten Berechnungen und Prognosen im ausführlichen Geschäftsplan des Vorhabens vorlegen.
137. Betrifft die Beihilfe Anlagen, die von einem Mitgliedstaat im Voraus vorgeschlagen und festgelegt werden, so ist eine Prüfung der Finanzierungslücke nicht erforderlich, wenn der Beihilfebetrug im Wege einer Ausschreibung ermittelt wird. In solchen Fällen entspricht der Beihilfebetrug nach Ansicht der Kommission der von den potenziellen Beihilfeempfängern beantragten Mindestbeihilfe, sodass die Beihilfe als angemessen anzusehen ist, sofern die folgenden kumulativen Kriterien erfüllt sind:
- a) Das Ausschreibungsverfahren ist wettbewerbsorientiert, d. h. es ist offen, klar, transparent und diskriminierungsfrei¹³¹. Es beruht auf objektiven Kriterien, die im Voraus festgelegt wurden und mit dem Ziel der Maßnahme im Einklang stehen und das Risiko strategischer Gebote so gering wie möglich halten. Die für die Erstellung der Rangfolge der Gebote und letztlich die Gewährung der Beihilfen zugrunde gelegten Auswahlkriterien der Ausschreibung sollten in der Regel den Beitrag zu den Hauptzielen der Maßnahme direkt oder indirekt mit dem vom Antragsteller beantragten Beihilfebetrug verknüpfen. Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen, dass eine Beihilfe pro Einheit der geschaffenen Umladekapazitäten gewährt wird.
 - b) Diese Kriterien werden lange genug vor Ablauf der Antragsfrist veröffentlicht, sodass ein wirksamer Wettbewerb möglich ist.
 - c) Die erwartete Zahl der Bieter reicht aus, um einen wirksamen Wettbewerb zu gewährleisten.
 - d) Nachträgliche Anpassungen der Ausschreibungsergebnisse (etwa anschließende Verhandlungen über die Ergebnisse) werden vermieden, da sie die Effizienz des Ergebnisses des Verfahrens untergraben können.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

138. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.
139. Darüber hinaus muss der Mitgliedstaat für jede geförderte Verkehrsanlage nachweisen, dass die Beihilfemaßnahme allen interessierten Nutzern im Einklang mit den sektorspezifischen Rechtsvorschriften, einschließlich der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, einen diskriminierungsfreien, offenen und transparenten Zugang zu der Anlage gewährleistet¹³².

¹³¹ Kein Bieter sollte über privilegierte Informationen oder andere Vorteile verfügen, etwa weil er den Standort der Anlage vorentwickelt hat oder besitzt. In einem derartigen Fall muss der Mitgliedstaat solche relevanten Informationen allen potenziellen Bietern zur Verfügung stellen.

¹³² Siehe Fußnote 8.

140. Sind Eigentümer, Betreiber und voraussichtliche Endnutzer der geförderten Verkehrsanlage Teil ein und desselben Unternehmens oder verbundene Unternehmen gemäß Anhang I der Verkehrs-GVO, so muss der Zuschlag für den Betrieb der Anlage auf der Grundlage eines offenen, wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens erteilt werden.¹³³ Dadurch wird sichergestellt, dass das Unternehmen eine Rendite erhält, die den Marktbedingungen entspricht, und etwaige Interessenkonflikte werden abgemildert.
141. Die Kommission ist der Auffassung, dass Beihilferegulungen den Wettbewerb und den Handel in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen. Aus diesem Grund wird die Kommission bei ihrer Bewertung die nachstehenden Elemente berücksichtigen.
- a) Bei Regelungen kann davon ausgegangen werden, dass keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel vorliegen, wenn die unter den Randnummern 138 bis 140 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus sollte sich der Mitgliedstaat bei der Anmeldung der Regelung auch verpflichten, vor der Gewährung einer Einzelbeihilfe für eine Anlage zu prüfen, ob die geförderte Anlage den Wettbewerb und den Handel mit bestehenden und/oder bereits geplanten Anlagen nicht übermäßig verzerrt. Zu diesem Zweck muss sich der Mitgliedstaat verpflichten, die mittelfristigen Aussichten für die Nutzung der geförderten Anlage auf der Grundlage solider Verkehrsprognosen, die in einem Ex-ante-Geschäftsplan enthalten sind, zu ermitteln. Der Mitgliedstaat sollte sich ferner verpflichten, sich zu vergewissern, dass die Investition keine unangemessenen wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen auf die Nutzung bestehender und/oder bereits geplanter Anlagen hat, die vernünftigerweise als Ersatz für die künftige Nachfrage nach den Kapazitäten der geförderten Anlage dienen können.
 - b) Bei Ad-hoc-Beihilfen muss der Mitgliedstaat nicht nur die unter den Randnummern 138 bis 140 genannten Voraussetzungen erfüllen, sondern auch nachweisen, dass die geförderte Anlage den Wettbewerb und den Handel mit bestehenden und/oder bereits geplanten Anlagen nicht übermäßig verfälscht. Zu diesem Zweck muss der Mitgliedstaat die mittelfristigen Aussichten für die Nutzung der geförderten Anlage auf der Grundlage solider Verkehrsprognosen ermitteln, die in einem Ex-ante-Geschäftsplan enthalten sind. Der Mitgliedstaat muss ferner nachweisen, dass die Investition keine unangemessenen wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen auf die Nutzung bestehender und/oder bereits geplanter Anlagen haben wird, die vernünftigerweise als Alternativen für die künftige Nachfrage nach den Kapazitäten der geförderten Anlage dienen können¹³⁴. Die geförderte Investition hat grundsätzlich keine übermäßigen wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen, wenn die erwartete Nachfrage so hoch ist, dass die neue Anlage bestehenden und/oder bereits geplanten Anlagen keine Nachfrage entzieht. Angesichts der unterschiedlichen Marktstruktur in verschiedenen Gebieten und bei verschiedenen Verkehrsträgern und -anlagen wird die Kommission stets in jedem Einzelfall prüfen, ob bestehende und/oder bereits geplante Anlagen in unangemessener Weise beeinträchtigt würden. Bei dieser Bewertung kann die Kommission als relevanteste Kriterien den Nutzungsgrad nahe gelegener Anlagen, die Arten von Gütern, Fahrgästen und Schienenfahrzeugen, denen diese Anlagen zugute kommen, die verwendeten Technologien und die Vorteile eines bestimmten geografischen Standorts berücksichtigen.

¹³³ Verbundene Unternehmen dürfen an dem Verfahren teilnehmen.

¹³⁴ Diese alternativen Anlagen sollten in jedem Fall auch ermittelt werden, um die Erforderlichkeit der Beihilfe zu beurteilen (siehe Rn. 129).

4.2.2.2 Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse

142. Diese Leitlinien enthalten besondere Vorschriften zur Förderung von Investitionen in den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung (einschließlich des Ersatzes) privater Gleisanschlüsse.
143. Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse müssen dafür sorgen, dass a) ein Standort erstmals direkt über eine Eisenbahnstrecke erreicht werden kann (Bau), b) mehr Schienenverkehr den Standort erreichen kann oder der Schienenverkehr durch die Elektrifizierung des Gleisanschlusses weniger umweltbelastend sein wird (Ausbau) oder c) ein privater Gleisanschluss, der ohne Beihilfe nicht mehr genutzt worden wäre, weiter betrieben werden kann (Erneuerung).
144. Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

145. Private Gleisanschlüsse spielen eine Schlüsselrolle bei der Verringerung des Bedarfs an Straßengüterverkehr auf der ersten und letzten Meile. Dies liegt daran, dass Güter, die mit nachhaltigen Landverkehrsträgern befördert werden, nur zu den oder von den Industriestandorten des Kunden verbracht werden können, indem sie für die erste/letzte Meile auf Lastkraftwagen umgeladen werden (multimodaler Verkehr) oder wenn der Standort des Kunden direkt an das Schienennetz angebunden ist.
146. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können. Dies kann erreicht werden, indem Anreize dafür geschaffen werden, dass die Hauptstrecke der Beförderung¹³⁵ auf der Schiene bewältigt wird, und indem dafür gesorgt wird, dass die durch stärker umweltbelastende Verkehrsträger verursachten externen Kosten des Verkehrs auf der ersten/letzten Meile dadurch vermieden werden, dass der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird.

Erforderlichkeit der Beihilfe

147. Private Gleisanschlüsse sind für eine nachhaltige Beförderung von Gütern auf der ersten/letzten Meile von entscheidender Bedeutung. Allerdings ist die Zahl der privaten Gleisanschlüsse in der EU allgemein zurückgegangen¹³⁶. Dieser Rückgang dürfte sich fortsetzen, wenn für die Unternehmen keine ausreichenden Anreize bestehen, die Kosten und Risiken im Zusammenhang mit dem Bau, dem Ausbau und der Erneuerung privater Gleisanschlüsse zu tragen. Die Entscheidung, einen privaten Gleisanschluss zu bauen, kann nämlich durch mehrere Faktoren wie den Umfang und die Art der beförderten Güter, die Anzahl der produzierenden Unternehmen in der Region oder den Entwicklungsstand der Eisenbahninfrastruktur beeinflusst werden. Die Kommission stellt fest, dass jeder

¹³⁵ Eine „Strecke“ ist ein Abschnitt einer Fahrt, der von einem Verkehrsträger bedient wird. Sie wird durch den Ausgangs- und den Bestimmungsort abgegrenzt, die von ein und demselben Beförderer bedient werden. Die „Hauptstrecke“ ist der längste Abschnitt der betreffenden Fahrt.

¹³⁶ Siehe Abschnitt 2.5 der Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (siehe Fußnote 42).

dieser Faktoren ein Unternehmen davon abhalten kann, in den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse zu investieren.

148. Der Markt tendiert dazu, auf weniger teure – aber weniger nachhaltige – Beförderungslösungen zurückzugreifen, um Güter zu oder von Industriestandorten zu verbringen.¹³⁷ In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission daher der Auffassung, dass Beihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse erforderlich sind, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden.

Geeignetheit der Beihilfe

149. Die Entwicklung des Schienenverkehrs wird dadurch beeinträchtigt, dass es für die Unternehmen keine ausreichenden Marktanreize gibt, die mit dem Bau, dem Ausbau und/oder der Erneuerung privater Gleisanschlüsse verbundenen Kosten und Risiken zu tragen. In Anbetracht der unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission daher der Auffassung, dass Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse ein geeignetes Instrument¹³⁸ sind, um die Verkehrsverlagerung durch Verbindungen für die erste/letzte Meile über private Gleisanschlüsse zu fördern.

Anreizeffekt der Beihilfe

150. Die Beihilfe sollte Anreize für den Bau, den Ausbau und/oder die Erneuerung privater Gleisanschlüsse schaffen. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden und das geförderte Vorhaben ohne die Beihilfe eine Finanzierungslücke aufweisen würde.

Angemessenheit

151. Im Einklang mit den unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen werden Investitionsbeihilfen für private Gleisanschlüsse als angemessen angesehen, wenn der Beihilfebetrug den niedrigeren der folgenden Beträge nicht übersteigt: i) die Finanzierungslücke des Vorhabens im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe¹³⁹ (bei dem bis zum Beweis des Gegenteils davon ausgegangen

¹³⁷ Wenn es darum geht, über die Investition in einen privaten Gleisanschluss zu entscheiden, muss ein Unternehmen prüfen, ob es für die Beförderung auf der ersten/letzten Meile von/zu seinem Standort den Straßengüterverkehr oder mittels eines privaten Gleisanschlusses die Schiene nutzen möchte. Ersterer ist bis zu einem gewissen Umfang kostengünstiger, und die Investitionen in Straßenverbindungen werden von der öffentlichen Hand getätigt und bezahlt. Bei der zweiten Lösung hingegen tragen die Unternehmen den größten Teil der Baukosten (oftmals einschließlich einer Durchführbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der Topografie) und die Kosten des Betriebs und der Instandhaltung. Darüber hinaus hat die Investition eine lange Lebensdauer, was ein zusätzliches Risiko darstellt, da außerhalb der Kontrolle des Unternehmens liegende Ereignisse der künftigen Nutzung des privaten Gleisanschlusses entgegenstehen könnten. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Anschlussdienste in dem Gebiet, in dem das Unternehmen ansässig ist, einstellen.

¹³⁸ Was die Beihilfeform anbelangt, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe Beschluss der Kommission vom 17. Dezember 2020 in der Sache SA.58570, Deutschland, Leitlinien für den Bau, die Erweiterung, die Reaktivierung und den Austausch von Gleisanschlüssen und zugehöriger Infrastruktur (ABl. C 25 vom 22.1.2021, S. 1).

¹³⁹ Bei der Analyse der Finanzierungslücke sollten alle bestehenden oder geplanten staatlichen Beihilfemaßnahmen, wie Betriebsbeihilfen und/oder andere Arten von Investitionsbeihilfen, berücksichtigt werden, um die Finanzierungslücke zu schätzen.

wird, dass es sich um den Straßenverkehr handelt) und ii) die beihilfefähigen Investitionskosten.

152. Beihilfefähig sind die Kosten für Investitionen in materielle (feste und bewegliche) und immaterielle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, dem Ausbau und/oder der Erneuerung des privaten Gleisanschlusses stehen, um ihn betriebsbereit zu machen oder in Betrieb zu halten. Die beihilfefähigen Kosten können Kosten für damit zusammenhängende vorbereitende Studien, z. B. Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien, sowie für Planung und Installation umfassen. Be- bzw. Entladeplattformen und Ausrüstungen, die für das Be- bzw. Entladen von Zügen am Standort des/der Nutzer(s) verwendet werden, können nicht in die beihilfefähigen Kosten einbezogen werden.
153. Bei Beihilferegungen sollte sich der Mitgliedstaat verpflichten, für jedes im Rahmen der Regelung geförderte Vorhaben die unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegte Analyse der Finanzierungslücke durchzuführen. Zu diesem Zweck muss der Mitgliedstaat in der Anmeldung einer geplanten Beihilferegung mindestens die Kategorien der zu fördernden Vorhaben, die akzeptierten spezifischen Kategorien beihilfefähiger Kosten (z. B. Kosten für die Anschaffung materieller (fester und beweglicher) und immaterieller Vermögenswerte), die Methode zur Berechnung der Finanzierungslücke und die anzuwendenden WACC-Höchstbeträge beschreiben.
154. Bei Ad-hoc-Beihilfen¹⁴⁰ muss der Mitgliedstaat im Einklang mit den unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen stets a) eine detaillierte Quantifizierung der Finanzierungslücke auf Projektebene vorlegen, die durch interne Unterlagen des Beihilfeempfängers aus der Zeit des Entscheidungsprozesses, wie z. B. Präsentationen des Vorstands oder interne Geschäftspläne, untermauert wird und b) einen geeigneten Monitoring- und Ex-post-Rückforderungsmechanismus anwenden, um sicherzustellen, dass die Beihilfe die unter Randnummer 151 festgelegten Grenzen nicht übersteigt.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

155. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.
156. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegungen gewährt werden, da diese den Wettbewerb und den Handel in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.
157. In hinreichend begründeten Ausnahmefällen kann die Kommission feststellen, dass Ad-hoc-Beihilfen für private Gleisanschlüsse den Wettbewerb und den Handel nicht übermäßig verfälschen. Als Teil der Begründung eines solchen Ausnahmefalls muss der Mitgliedstaat mindestens Folgendes vorlegen:
- a) Berechnungen, aus denen hervorgeht, dass die externen Kosten je Beihilfeeinheit durch die Ad-hoc-Beihilfe deutlich stärker verringert werden als im Rahmen einer Beihilferegung, zusammen mit einer ausführlichen Erläuterung der Gründe für die

¹⁴⁰ In hinreichend begründeten Ausnahmefällen, in denen Ad-hoc-Beihilfen für private Gleisanschlüsse gemäß Randnummer 157 als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

Verringerung der externen Kosten, und dabei für alle zugrunde liegenden Daten und Annahmen die Quellen angeben,

- b) einen durch Unterlagen wie Studien und Sektorberichte untermauerten Nachweis, dass der ausgewählte Beihilfeempfänger von einem bestimmten Marktversagen betroffen ist, das andere Unternehmen in dem Mitgliedstaat hingegen überhaupt nicht oder in sehr viel geringerem Maße betrifft.

4.2.2.3 Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr

- 158. Diese Leitlinien enthalten besondere Vorschriften für Beihilfen zur Förderung von Investitionen in den Erwerb von (neuen oder gebrauchten) Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und Binnenwasserstraßen zu fördern.
- 159. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe an die Unternehmen weitergeleitet wird, die sie am dringendsten benötigen, um sich auf dem Markt niederzulassen, können Beihilfen nach diesem Abschnitt nur neuen Marktteilnehmern im Schienenverkehrssektor¹⁴¹, Eisenbahnunternehmen, die als KMU gelten, KMU im Binnenschiffsverkehrssektor und Leasingunternehmen im Schienen- und/oder Binnenschiffssektor gewährt werden, sofern sie als KMU gelten.
- 160. Die Beihilfe muss in Form einer staatlichen Garantie gewährt werden. Die Garantien können direkt den Endempfängern (d. h. den unter Randnummer 159 genannten Unternehmen) oder als Finanzintermediäre handelnden Kreditinstituten oder anderen Finanzinstituten gewährt werden (sofern der Empfänger die freie Wahl des Finanzintermediärs behält). Der Finanzintermediär muss dem betreffenden Mitgliedstaat nachweisen können, dass er anhand eines Mechanismus sicherstellt, dass die Vorteile – in Form umfangreicherer Finanzierungen, riskanterer Portfolios, geringerer Besicherungsanforderungen oder niedrigerer Zinssätze, als ohne solche staatlichen Garantien möglich wären – so weit wie möglich an die Endempfänger weitergegeben werden.
- 161. Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

- 162. Wie unter den Randnummern 21 und 32 dargelegt, leiden sowohl der Eisenbahn- als auch der Binnenschiffsverkehrssektor unter geringen Investitionen in Fahrzeuge, sodass diese Sektoren ihr Entwicklungspotenzial nicht voll ausschöpfen können. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können, indem sie KMU und neuen Marktteilnehmern im Schienenverkehrssektor einen erschwinglicheren Zugang zu Finanzmitteln für den Erwerb von Fahrzeugen verschaffen.

¹⁴¹ Der Klarheit halber sei darauf hingewiesen, dass neue Marktteilnehmer im Schienenverkehrssektor für Beihilfen für den Erwerb von Schienenfahrzeugen in Betracht kommen können, auch wenn sie nicht als KMU gelten.

163. Die Kommission wird die Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen für den Erwerb sauberer Fahrzeuge (Schienenfahrzeuge und Binnenschiffe) weiterhin auf der Grundlage der Leitlinien der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 prüfen.¹⁴²

Erforderlichkeit der Beihilfe

164. Eine angemessene Flotte ist notwendig, um den Schienen- und den Binnenschiffsverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu halten und so die Verlagerung auf nachhaltige Landverkehrsträger zu fördern. Dennoch stellt der Zugang zu Finanzmitteln für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr derzeit ein großes Hindernis für den Markteintritt und/oder die Expansion von KMU im Schienen- und Binnenschiffssektor und für neue Marktteilnehmer im Schienenverkehrssektor dar.
165. Was den Schienenverkehr betrifft, so sind die Beschränkungen in Bezug auf die Fähigkeit der Eisenbahnunternehmen, Schienenfahrzeuge zu erwerben, hauptsächlich finanzieller Natur, und insbesondere KMU haben möglicherweise nicht zu Wettbewerbsbedingungen Zugang zu Krediten.¹⁴³ Dies ist darauf zurückzuführen, dass KMU und neue Marktteilnehmer mit schlechteren Finanzierungsbedingungen konfrontiert sind als etablierte Unternehmen, die von ihrer Marktposition profitieren und insbesondere dann, wenn sie sich in öffentlichem Eigentum befinden, ihre Kreditwürdigkeit gegenüber Investoren und Banken leichter unter Beweis stellen können. Zudem leidet der Binnenschiffsverkehrssektor unter seiner begrenzten finanziellen Leistungsfähigkeit, da der Sektor hauptsächlich aus KMU und Familienunternehmen besteht, was es ihnen erschwert, teure Investitionen zu tätigen.¹⁴⁴ In diesem Zusammenhang stellen die steigenden Kosten für Binnenschiffe¹⁴⁵ ein erhebliches Hindernis für den Eintritt in den und/oder die Expansion auf dem Markt für den Binnenschiffsverkehr dar, insbesondere angesichts des Bedarfs an Spezialschiffen für verschiedene Arten von Fracht und Routen.¹⁴⁶
166. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für den Erwerb von Schienenfahrzeugen und Schiffen erforderlich sind, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden. Dies liegt daran, dass der Markt allein nicht in der Lage ist, dafür zu sorgen, dass KMU im Schienen- und Binnenschiffssektor und neue Marktteilnehmer im Schienenverkehrssektor angemessenen Zugang zu Finanzmitteln für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr haben.

Geeignetheit der Beihilfe

167. Im Einklang mit den unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen

¹⁴² Siehe Fußnote 71.

¹⁴³ Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, siehe Fußnote 42, Abschnitt 4.3. 2.

¹⁴⁴ Siehe Fußnote 58.

¹⁴⁵ Aufgrund von Inflationstrends sind die Stahlpreise und die Preise für andere Werkstoffe, die im Schiffbau benötigt werden, in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Quelle: Marktbeobachtung der ZKR [Jahresbericht 2023, S. 109].

¹⁴⁶ Die Binnenschiffsverkehrsflotte besteht je nach Art der beförderten Güter aus drei Hauptkategorien: Trockenladungsschiffe, Flüssigfrachtschiffe und Schlepp- und Schubboote. Jede Kategorie umfasst je nach Wasserstraßenklasse und Schifffahrtsbedingungen unterschiedliche Schiffstypen. Quelle: Marktbeobachtung der ZKR, siehe Fußnote 145.

für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr grundsätzlich ein geeignetes Instrument sein können, wenn sie in Form staatlicher Garantien gewährt werden. Befristete staatliche Kreditgarantien sind das am besten geeignete Beihilfeinstrument, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen KMU und neuen Marktteilnehmern einerseits und großen etablierten Unternehmen andererseits mit Blick auf den Zugang zu Finanzmitteln für den Erwerb von Fahrzeugen herzustellen. Diese Garantien sollen es den Begünstigten ermöglichen, auf dem Markt ähnliche Kreditbedingungen wie die etablierten Unternehmen in zu erhalten.

168. Die Kommission ist der Auffassung, dass Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr in Form staatlicher Garantien geeignet sind, KMU und neuen Marktteilnehmern im Schienenverkehrssektor dabei zu helfen, die hohen Kosten für die Anschaffung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr zu finanzieren, sofern die unter Randnummer 68 dargelegten und unter Randnummer 167 erläuterten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden.

Anreizeffekt der Beihilfe

169. Die Beihilfe sollte Anreize für den Erwerb neuer oder gebrauchter Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr schaffen. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden.

Angemessenheit

170. Im Einklang mit den unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen können Beihilfen in Form staatlicher Garantien für den Erwerb von Binnenschiffen durch KMU und Schienenfahrzeuge durch KMU und/oder neue Marktteilnehmer im Schienenverkehrssektor als transparent und angemessen angesehen werden, wenn die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Die Garantie wird für einen neuen Einzelkredit zum Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt.
- b) Der Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits übersteigt nicht die beihilfefähigen Kosten des geförderten Erwerbs, die alle Kosten im Zusammenhang mit dem Erwerb neuer oder gebrauchter Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr umfassen, einschließlich des Fahrzeugpreises, der Lieferkosten und der Kosten für Entwurfsstudien, Beratung oder Ingenieurwesen, sofern diese mit der Investition in Zusammenhang stehen und ein Teil davon sind.
- c) Die Garantie deckt höchstens 90 % des zugrunde liegenden Kredits ab.
- d) Die Garantie wird gegen eine Gebühr von mindestens 50 Basispunkten gewährt, wenn das Rating des gewährenden Mitgliedstaats AAA-A entspricht. Andernfalls steht es den Mitgliedstaaten frei, eine niedrigere Gebühr zu erheben.
- e) Die Laufzeit der Garantie ist auf höchstens 15 Jahre begrenzt.

171. Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr können mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität und/oder mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung kumuliert werden, wenn die Nettomehrkosten für auf die Interoperabilität abzielende Investitionen und/oder für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung nicht Teil der beihilfefähigen Kosten nach

Randnummer 170 Buchstabe b sind. Die Nettomehrkosten für auf die Interoperabilität abzielende Investitionen und/oder Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten des geplanten Erwerbs des Fahrzeugs, das solche Investitionen aufweist, und den Gesamtkosten des Erwerbs im kontrafaktischen Szenario, d. h. eines Fahrzeugs, das die auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen nicht aufweist bzw. technisch angepasst und modernisiert werden muss.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

172. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.
173. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegeln gewährt werden, da diese den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.
174. Betrifft die Beihilfe den Erwerb von Schienenfahrzeugen, die für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Schienengüterverkehr eingesetzt werden, so sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass
 - a) öffentlich finanzierte Schienenfahrzeuge nur auf bestimmten Strecken eingesetzt werden, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedient werden, oder innerhalb bestimmter Regionen entweder für die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder mindestens zehn Jahre eingesetzt werden (je nachdem, welcher Zeitraum länger ist);
 - b) im Falle einer Übertragung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags auf einen anderen Marktteilnehmer die öffentlich finanzierten Schienenfahrzeuge zu Marktpreisen an diesen weitergegeben werden, wobei etwaige öffentliche Mittel, die der scheidende Marktteilnehmer für den Erwerb dieser Schienenfahrzeuge erhalten hat, zu berücksichtigen sind.

4.2.2.4 Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

175. Diese Leitlinien enthalten besondere Vorschriften für Beihilfen zur Förderung von Investitionen in Technologien, die einen ununterbrochenen Güter- und Personenverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern gewährleisten (im Folgenden „Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität“).
176. Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität können Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte, einschließlich Durchführbarkeitsstudien¹⁴⁷, unterstützen, die zu ununterbrochenen Verkehrsströmen beitragen (im Folgenden „Interoperabilitätsinvestitionen“). Interoperabilitätsinvestitionen können insbesondere folgende Technologien und Tätigkeiten betreffen:

¹⁴⁷ Studien zur Bewertung der Durchführbarkeit einer Verkehrsverlagerung oder eines nachhaltigen multimodalen Güter- oder Personenverkehrs auf Strecken, für die ein Unternehmen derzeit auf den Straßenverkehr zurückgreift.

- a) das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), das künftige Bahnmobilfunksystem (FRMCS) und den automatisierten Zugbetrieb (ATO) als Teil des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), wie im Sekundärrecht der Union¹⁴⁸ beschrieben,
- b) die digitale automatische Kupplung (DAC)¹⁴⁹,
- c) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an verschiedene Stromsysteme,
- d) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an unterschiedliche Spurweiten,
- e) die Anpassung von Binnenschiffen an das Anlaufen von Seehäfen,
- f) die Anpassung von Binnenschiffen an veränderte Schiffbarkeitsbedingungen, einschließlich Niedrigwasser,
- g) die Automatisierung von Schienenfahrzeugen und Binnenschiffen,
- h) die Anpassung von Fahrzeugen an den Transport von intermodalen Ladeeinheiten,
- i) Schlüsseltechnologien, die für die Einführung von Binnenschifffahrtsinformationssystemen (River Information Services, RIS) erforderlich sind, wie z. B. die Plattform für Binnenschifffahrtsinformationssysteme („RIS-Plattform“)¹⁵⁰, das Elektronische Kartendarstellungs- und -Informationssystem für die Binnenschiffahrt (Inland Electronic Chart Display and Information System, „Inland ECDIS“), Nachrichten für die Binnenschiffahrt, das automatische Identifikationssystem für Binnenschiffe (Inland Automatic Identification System, „Inland AIS“) und das internationale elektronische Meldewesen (Electronic Reporting International, ERI),

¹⁴⁸ Das ERTMS ist ein einheitliches europäisches Signalgebungs- und Geschwindigkeitskontrollsystem, das die Interoperabilität der nationalen Schienensysteme gewährleistet, die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten der Signalgebungssysteme senkt und die Geschwindigkeit der Züge, die Kapazität der Infrastruktur und das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr erhöht. Das ERTMS besteht aus dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), d. h. einer Führerstandsignalsteuerung mit automatischer Zugsicherung, Bahnmobilfunk (RMR), automatisiertem Zugbetrieb (ATO) und Betriebsvorschriften. Siehe Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380). Das derzeit für den Eisenbahnbetrieb verwendete RMR-System, nämlich das „Global System for Mobile Communications“ (GSM-R), basiert auf Spezifikationen, die vor 20 Jahren finalisiert wurden. Aufgrund der technologischen Obsoleszenz ist es unwahrscheinlich, dass die industrielle Unterstützung für GSM-R lange über das Jahr 2030 gewährleistet ist. An die Stelle von GSM-R wird das FRMCS als ein wesentlicher Bestandteil des ERTMS treten und die Digitalisierung und innovative Dienste im Eisenbahnverkehr unterstützen. *[Nach Annahme der einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften der EU den Verweis einfügen.]*

¹⁴⁹ DAC ist eine interoperable Komponente für das automatische Kuppeln und Entkuppeln von Güterzugfahrzeugen – sowohl physisch (z. B. mechanische Verbindung und Luftleitung für die Bremsen) als auch digital (z. B. Strom- und Datenverbindung). DAC ist ein Wegbereiter für einen modernen und digitalen europäischen Eisenbahngüterverkehr. Diese Komponente soll nicht nur mithilfe von Automatisierungsprozessen die Effizienz steigern, sondern auch eine ausreichende Energieversorgung für Telematikanwendungen sowie eine sichere Datenkommunikation im gesamten Zug gewährleisten. *[Nach Annahme der einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften der EU den Verweis einfügen.]*

¹⁵⁰ Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe hh des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (COM(2024) 33 final vom 26.1.2024).

- j) Telematikanwendungen und andere Software, soweit sie zu ununterbrochenen Verkehrsströmen beitragen, insbesondere intermodale Identifizierungs-, Verfolgungs- und Rückverfolgungssysteme und intermodale Datenaustauschplattformen.
177. Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe müssen vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung von mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität¹⁵¹ finanzierten Vermögenswerten eine Klausel enthalten, aus der hervorgeht, dass die Investition, die die Interoperabilität des betreffenden Vermögenswerts sicherstellt, mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde. Ferner müssen darin die einschlägigen Verpflichtungen nach Randnummer 193 und die Höhe der Beihilfe angegeben werden.
178. Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

179. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität die Verlagerung auf nachhaltigen Landverkehr fördern können, indem sie einen ununterbrochenen Personen- und Güterverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern gewährleisten. Eine reibungslose Verknüpfung von Verkehrsnetzen und Verkehrsträgern in der gesamten EU ermöglicht Folgendes: a) Schienen- und Binnenschiffsverkehr, der den im Rahmen der SSMS angestrebten Verkehrszuwächsen gerecht wird, indem die Nutzung der begrenzten Kapazitäten der Schienen- und Binnenschiffsverkehrsinfrastruktur optimiert wird, b) multimodalen Verkehr, um wirklich mit unimodalen, umweltschädlichen Verkehrsträgern konkurrieren zu können, da er eine reibungslose Integration der Verkehrsketten und Synergien zwischen verschiedenen Verkehrsträgern in Bezug auf Infrastruktur, Informationsflüsse und Verfahren ermöglicht und c) die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Erforderlichkeit der Beihilfe

180. Die Kommission stellt fest, dass die Installation und Modernisierung von Interoperabilitätssystemen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung nachhaltiger Landverkehrsträger spielt. Dabei handelt sich jedoch um einen kostspieligen Prozess, bei dem die öffentlichen Vorteile größer sind als die privaten Vorteile für Unternehmen, insbesondere anfangs in der Einführungsphase. Daher gibt es kaum Anreize für private Investitionen. Dies kann insbesondere darauf zurückzuführen sein, dass a) eine umfassende Einführung erforderlich ist, bevor die Vorteile bestimmter Technologien zum Tragen kommen („Nachteile für Vorreiter“)¹⁵², b) parallele Investitionen verschiedener Akteure (z. B. Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) und auf grenzübergreifender Ebene erforderlich sind und c) der sich aus den Investitionen ergebende private Nutzen im Vergleich zum öffentlichen Nutzen (z. B. Sicherheit) begrenzt ist.

¹⁵¹ Wie z. B. Leasingverträge für Schienenfahrzeuge.

¹⁵² Die meisten der unter Randnummer 176 genannten Technologien und Tätigkeiten sind dadurch gekennzeichnet, dass ihre Vorteile nur dann voll ausgeschöpft werden können, wenn ein kritisches Maß an abgestimmter Einführung erreicht wird. Aufgrund der hohen im Voraus anfallenden Investitionskosten sind die direkten Kosten für die Unternehmen derzeit höher als die Einsparungen, die durch den Übergang zu diesen Technologien erzielt werden.

181. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität erforderlich sind, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden. Dies liegt daran, dass der Markt allein nicht in der Lage ist, die Einführung von Technologien, die zu einem ununterbrochenen Verkehrsfluss beitragen, in ausreichendem Maße herbeizuführen¹⁵³.

Geeignetheit der Beihilfe

182. Im Einklang mit den unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität grundsätzlich ein geeignetes Instrument¹⁵⁴ zur Förderung von Technologien sein können, die einen ununterbrochenen Güter- und/oder Personenverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und/oder Verkehrsträgern ermöglichen, insbesondere wenn es keine Regulierungsmaßnahmen gibt, die die Einführung derselben Technologien vorschreiben. Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität sind nicht geeignet, wenn es Regulierungsmaßnahmen gibt, die die Einführung derselben Technologien zu einem ähnlichen Zeitpunkt vorschreiben wie der, der mit solchen Beihilfen erreicht werden soll.

Anreizeffekt der Beihilfe

183. Die Beihilfe sollte Anreize für Investitionen in Technologien schaffen, die einen ununterbrochenen Güter- und Personenverkehr zwischen verschiedenen nationalen Netzen und Verkehrsträgern gewährleisten. Damit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität einen Anreizeffekt haben, müssen im Einklang mit den unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten allgemeinen Grundsätzen die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sein:
- a) Der Beihilfeempfänger hat die Beihilfe vor Beginn der Arbeiten an dem Investitionsvorhaben beantragt.
 - b) Die Arbeiten an dem Investitionsvorhaben werden mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen, an dem die geförderte Investition auf EU-Ebene verbindlich wird.
184. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten und unter Randnummer 183 erläuterten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden. Beihilfen zur Deckung der Kosten der Einhaltung von EU-Normen haben grundsätzlich keinen Anreizeffekt.

¹⁵³ Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, siehe Fußnote 42, Abschnitt 4.5. 4.

¹⁵⁴ Was die Beihilfeform angeht, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe z. B. Beschluss der Kommission vom 26. Mai 2023 in der Sache SA.102707, Italien, Italienische Regelung zur Förderung der Modernisierung von Schienenfahrzeugen mit ERTMS-Ausrüstung (ABl. C 266 vom 28.7.2023, S. 4) und Beschluss der Kommission vom 5. November 2019 in der Sache SA.55451, Niederlande, Unterstützung der ERTMS-Aufrüstung (ABl. C 59 vom 21.2.2020, S. 1). Beihilfen in Form von Direktzuschüssen ermöglichen es den Empfängern, ihre im Voraus anfallenden Investitionskosten (Prototypkosten, Einnahmenverluste bei der Stilllegung von Schienenfahrzeugen, Interoperabilitätsinvestitionen selbst) zu senken, die unter normalen Marktbedingungen nur schwer wieder hereingeholt werden könnten, insbesondere wenn die Investition nur dann rentabel wird, wenn diese Technologien umfassend eingeführt werden, was länger dauern kann als die Lebensdauer des Vermögenswerts.

Angemessenheit

185. Im Einklang mit den unter den Randnummer 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen kann die Beihilfe als angemessen angesehen werden, wenn sie nicht mehr als 50 % der beihilfefähigen Kosten beträgt.
186. Beihilfefähig sind:
- a) alle Kosten, die für die Durchführung der Interoperabilitätsinvestitionen erforderlich sind oder diese ergänzen; je nach Art der Investition kann dies die Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie¹⁵⁵, Kosten für Projektmanagement und Bereitstellungskosten umfassen,¹⁵⁶
 - b) Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie Pilot- und Prototypanlagen und
 - c) Kosten im Zusammenhang mit der Modernisierung einer zuvor eingeführten Technologie.
187. Bei Interoperabilitätsinvestitionen im Zusammenhang mit dem ERTMS im Sinne von Randnummer 176 Buchstabe a sollten Kosten für die Integration der Funktionen des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (EGNSS) in das ERTMS beihilfefähig sein. Kosten im Zusammenhang mit GSM-R sind nicht beihilfefähig.
188. Bei Interoperabilitätsinvestitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, deren Erwerb geplant ist, müssen sich die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die Interoperabilität beschränken¹⁵⁷. Diese Nettomehrkosten werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten des geplanten Erwerbs des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, das die Interoperabilitätsinvestitionen aufweist und – als kontrafaktisches Szenario – den Gesamtkosten des Erwerbs desselben oder eines ähnlichen Fahrzeugs ohne die Interoperabilitätsinvestitionen.
189. Beihilfen für die unter Randnummer 176 Buchstaben a und b aufgeführten Technologien können ausnahmsweise als angemessen angesehen werden, wenn sie höchstens 80 % der beihilfefähigen Kosten betragen. Denn diese Technologien sind besonders von Koordinierungsproblemen in der Einführungsphase betroffen und bringen erhebliche externe Vorteile mit sich, die nicht internalisiert werden können.
190. In Abhängigkeit von den spezifischen Merkmalen der Maßnahme kann der Mitgliedstaat auf der Grundlage einer Analyse der Finanzierungslücke im Einklang mit den unter den Randnummern 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen auch nachweisen, dass eine höhere Beihilfeintensität erforderlich ist. In diesem Fall wird die Kommission die Beihilfe als angemessen ansehen, wenn der Beihilfebetrug je Empfänger auf das für die Durchführung der Investition erforderliche Minimum beschränkt ist (d. h., wenn die Beihilfe der Finanzierungslücke entspricht, die erforderlich ist, um das Ziel der Beihilfemaßnahme zu erreichen, im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe). In jedem Fall darf die Beihilfe höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten betragen.

¹⁵⁵ Die betreffende Technologie kann neu oder gebraucht erworben werden.

¹⁵⁶ Wartungskosten sind nicht beihilfefähig.

¹⁵⁷ Sofern sie nicht bereits durch eine andere Form von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach Abschnitt 4.2.2.3, abgedeckt sind.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

191. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität im Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.
192. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegeln gewährt werden, da diese den Wettbewerb und den Handel in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.
193. Darüber hinaus muss der Beihilfeempfänger sowie jeder spätere Eigentümer oder Halter eines Schienenfahrzeugs oder Binnenschiffs, dem die geförderte Investition zugute kommt, nach Durchführung der Investition die Registrierung des Schienenfahrzeugs oder Binnenschiffs im einschlägigen nationalen Register des betreffenden Mitgliedstaats und/oder in einem einschlägigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister fünf Jahre lang aufrechterhalten.

4.2.2.5 Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung

194. Diese Leitlinien enthalten besondere Vorschriften zur Förderung von Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte für die technische Anpassung oder Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr.
195. Insbesondere folgende Tätigkeiten und Technologien können gefördert werden:
 - a) Nachrüstung und/oder Überholung von Schienenfahrzeugen,
 - b) Nachrüstung und/oder Überholung von Binnenschiffen, z. B. zur Verbesserung von Hydrodynamik und Effizienz,
 - c) Nachrüstung und/oder Überholung von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr,
 - d) technische Anpassung von Binnenschiffen an neue Frachtarten,
 - e) Telematikanwendungen und sonstige Software, die nicht unter Abschnitt 4.2.2.4 dieser Leitlinien fallen, wie etwa Systeme, die Fahrgästen ausschließlich Informationen für einen Verkehrsträger liefern, oder digitale Buchungs- und Zahlungssysteme, die nicht zu ununterbrochenen Verkehrsströmen beitragen.
 - f) Logistiksysteme, z. B. Software zur Ladungsoptimierung;
 - g) Verkehrsprognosensoftware (voraussichtliche Abfahrtszeit/voraussichtliche Ankunftszeit) und Routenoptimierungssoftware.
196. Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe müssen vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung von mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen und Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr¹⁵⁸ eine Klausel enthalten, aus der hervorgeht, dass die Anpassung oder Modernisierung des

¹⁵⁸ Wie z. B. Leasingverträge für Schienenfahrzeuge.

betreffenden Vermögenswerts mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde, und in der der Beihilfebetrug angegeben wird.

197. Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 4.1 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.

Beitrag zu den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs

198. Im Einklang mit den unter Randnummer 66 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr die Verlagerung auf einen nachhaltigen Landverkehr fördern können. Durch technische Anpassung kann sich der nachhaltige Landverkehr an die Nachfrage nach neuen Arten von Personen- und Güterverkehrsdiensten anpassen und sich in Bereichen entwickeln, in denen er das größte Wachstumspotenzial hat, etwa bei der Beförderung überdimensionierter, schwerer oder gefährlicher Güter und der Personenbeförderung über Nacht. Die Modernisierung hingegen erhöht die Sicherheit oder verbessert die Gefahrenabwehr, Zuverlässigkeit und Qualität des nachhaltigen Landverkehrs. Die technische Anpassung und Modernisierung trägt auch zur optimalen, kosteneffizienten Nutzung vorhandener Schienenfahrzeuge, Binnenschiffe und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr bei.
199. Die Kommission wird die Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen für saubere Fahrzeuge (Schienenfahrzeuge und Binnenschiffe) weiterhin auf der Grundlage der Leitlinien der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 prüfen.¹⁵⁹ Analog dazu fallen Investitionsbeihilfen zur Minderung des Schienenverkehrslärms nicht unter die vorliegenden Leitlinien, sondern unter die Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (mit besonderen Vorschriften für Beihilfen zur Vermeidung oder Verringerung von nicht durch Treibhausgase bedingter Umweltverschmutzung).

Erforderlichkeit der Beihilfe

200. Durch die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr kann der höchste Wert und Nutzen dieser Produkte aufrechterhalten werden. Diese Arten von Investitionen fördern nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des nachhaltigen Landverkehrs, sondern ermöglichen auch die Entwicklung eines Gebrauchtmärktes, der zur Förderung einer Verlagerung auf nachhaltige Landverkehrsträger beiträgt. Technische Anpassung und Modernisierung können sehr kostspielig sein, da Schienenfahrzeuge, Binnenschiffe und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr während der Dauer der Maßnahme nicht genutzt werden können, was zu erheblichen Einnahmenverlusten führt. Darüber hinaus muss für einige Arten von Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung ein Prototyp entwickelt werden, um die strukturellen Veränderungen zu verstehen, die für die Einführung der Technologie je nach Art des Fahrzeugs oder der Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr erforderlich sind. Diese Kosten

¹⁵⁹ Siehe Fußnote 71.

(Kosten des Prototyps und Kosten der Nachrüstung) übersteigen in vielen Fällen den Wert des Gegenstands der Nachrüstung.¹⁶⁰

201. In Anbetracht der unter Randnummer 67 dargelegten allgemeinen Grundsätze ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr erforderlich sein können, um den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs gerecht zu werden, soweit der Markt allein keine ausreichenden Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des nachhaltigen Landverkehrs hervorbringt.

Geeignetheit der Beihilfe

202. Im Einklang mit den unter Randnummer 68 dargelegten allgemeinen Grundsätzen ist die Kommission der Auffassung, dass Investitionsbeihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr grundsätzlich ein geeignetes Instrument sein können.¹⁶¹ Solche Beihilfen gewährleisten ein angemessenes Maß an Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des nachhaltigen Landverkehrs, insbesondere wenn es keine Regulierungsmaßnahmen gibt, die die Einführung derselben Technologien vorschreiben. Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung sind nicht geeignet, um Regulierungsmaßnahmen umzusetzen, die die Einführung derselben Technologien zu einem ähnlichen Zeitpunkt vorschreiben wie der, der mit solchen Beihilfen erreicht werden soll.

Anreizeffekt der Beihilfe

203. Die Beihilfe sollte Anreize für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Binnenschiffen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr schaffen. Die Beihilfe kann nur dann einen Anreizeffekt haben, wenn damit keine Investitionen finanziert werden, die erforderlich sind, um eine EU-Norm zu erfüllen, oder wenn damit Investitionen finanziert werden, die es ermöglichen, eine EU-Norm deutlich vor ihrem verbindlichen Inkrafttreten auf EU-Ebene zu erfüllen. Damit Beihilfen einen Anreizeffekt haben, müssen im Einklang mit den unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten allgemeinen Grundsätzen die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Der Beihilfeempfänger hat die Beihilfe vor Beginn der Arbeiten an dem Investitionsvorhaben beantragt.
- b) Die Arbeiten an dem Investitionsvorhaben werden mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen, an dem die geförderte Investition auf EU-Ebene verbindlich wird.

¹⁶⁰ Begleitstudie zur Folgenabschätzung für die Überprüfung der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen, siehe Fußnote 42, Abschnitt 3.5.

¹⁶¹ Was die Beihilfeform anbelangt, so hat die Kommission in ihrer bisherigen Beschlusspraxis zu Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine Einwände gegen Beihilfen in Form von Direktzuschüssen erhoben (siehe Beschluss der Kommission vom 1. Juli 2021 in der Sache SA.57137, Deutschland, Staatliche Beihilferegulierung zur Modernisierung der Binnenschiffverkehrsflotte (ABl. C 317 vom 6.8.2021, S. 1). Beihilfen in Form von Direktzuschüssen ermöglichen es den Empfängern, ihre im Voraus anfallenden Investitionskosten (Prototypkosten, Einnahmenverluste bei der Stilllegung von Schienenfahrzeugen, Interoperabilitätsinvestitionen selbst) zu senken, die unter normalen Marktbedingungen nur schwer wieder hereingeholt werden könnten.

204. Nach Ansicht der Kommission hat die Beihilfe einen Anreizeffekt, wenn die unter den Randnummern 69 und 70 dargelegten und unter Randnummer 203 erläuterten allgemeinen Grundsätze eingehalten werden.

Angemessenheit

205. Im Einklang mit den unter den Randnummer 71 bis 74 dargelegten allgemeinen Grundsätzen kann die Beihilfe als angemessen angesehen werden, wenn sie nicht mehr als 20 % der beihilfefähigen Kosten beträgt.

206. Beihilfefähig sind:

- a) alle Kosten, die für die Durchführung der beihilfefähigen Investitionen erforderlich sind oder diese ergänzen; je nach Art der Investition kann dies die Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Projektmanagement und Bereitstellungskosten umfassen¹⁶²;
- b) Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie Pilot- und Prototypanlagen und
- c) Kosten im Zusammenhang mit der Modernisierung einer zuvor eingeführten Technologie.

207. In Abhängigkeit von den spezifischen Merkmalen der Maßnahme kann der Mitgliedstaat auf der Grundlage einer Analyse der Finanzierungslücke (siehe die Randnummern 71 und 74) auch nachweisen, dass eine höhere Beihilfeintensität erforderlich ist. In diesem Fall wird die Kommission die Beihilfe als angemessen ansehen, wenn der Beihilfebetrag je Empfänger auf den für die Durchführung der Investition erforderlichen Betrag beschränkt ist (d. h., wenn die Beihilfe der Finanzierungslücke entspricht, die erforderlich ist, um das Ziel der Beihilfemaßnahme zu erreichen, im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe). In jedem Fall darf die Beihilfe höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten betragen.

208. Bei Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, deren Erwerb geplant ist, müssen sich die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die technische Anpassung und Modernisierung beschränken¹⁶³. Diese Nettomehrkosten werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten des geplanten Erwerbs des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, das die auf die technische Anpassung und Modernisierung abzielenden Investitionen aufweist und – als kontrafaktisches Szenario – den Gesamtkosten des Erwerbs desselben oder eines ähnlichen Fahrzeugs, das diese Investitionen nicht aufweist.

Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

209. Um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union nicht dadurch abträglich ist, dass sie zu unverhältnismäßigen Wettbewerbs- und Handelsverfälschungen führt, müssen Investitionsbeihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung im

¹⁶² Wartungskosten sind nicht beihilfefähig.

¹⁶³ Sofern sie nicht bereits durch eine andere Form von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach Abschnitt 4.2.2.3, abgedeckt sind.

Einklang mit den unter den Randnummern 75 und 76 dargelegten allgemeinen Grundsätzen gewährt werden.

210. Die Beihilfen sollten grundsätzlich über Beihilferegeln gewährt werden, da diese den Wettbewerb in der Regel weniger stark verfälschen als Ad-hoc-Beihilfen.

5. BEIHILFEN, DIE ALS ABGELTUNG FÜR DIE ERFÜLLUNG BESTIMMTER, MIT DEM BEGRIFF DES ÖFFENTLICHEN DIENSTES IM SCHIENENGÜTERVERKEHR ZUSAMMENHÄNGENDER VERPFLICHTUNGEN GEWÄHRT WERDEN

5.1 Allgemeine Bestimmungen

211. Artikel 93 AEUV sieht vor, dass staatliche Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden, mit dem Binnenmarkt vereinbar sind. In diesem Zusammenhang legen Artikel 14 AEUV und das dem AEUV beigefügte Protokoll Nr. 26 über DAWI die allgemeinen Grundsätze fest, nach denen die Mitgliedstaaten DAWI definieren und erbringen. Gemäß dem Protokoll Nr. 26 spielen die nationalen, regionalen und lokalen Behörden eine wichtige Rolle und haben weiten Ermessensspielraum bei der Frage, wie DAWI auf eine den Bedürfnissen der Nutzer so gut wie möglich entsprechende Weise zur Verfügung zu stellen, in Auftrag zu geben und zu organisieren sind. Die Festlegung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kann von der Kommission nur im Fall eines offensichtlichen Fehlers im Rahmen der Ausübung des mitgliedstaatlichen Ermessens infrage gestellt werden.¹⁶⁴ Die Befugnis des Mitgliedstaats, DAWI zu definieren, ist jedoch nicht unbegrenzt und kann nicht willkürlich mit dem alleinigen Ziel ausgeübt werden, einen bestimmten Sektor der Anwendung der Wettbewerbsregeln zu entziehen.¹⁶⁵
212. In der DAWI-Mitteilung¹⁶⁶, die auch für den Schienengüterverkehr gilt, hat die Kommission präzisiert, unter welchen Voraussetzungen Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen als staatliche Beihilfe anzusehen sind.
213. Darüber hinaus gilt die Verordnung über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen¹⁶⁷, auch für den Schienengüterverkehr. In der Verordnung legt die Kommission die Bedingungen fest, unter denen davon ausgegangen wird, dass geringe Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen den Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen und/oder den Wettbewerb nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen. Unter diesen Umständen fällt die Ausgleichsleistung nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.
214. Wenn Mitgliedstaaten Maßnahmen als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehrssektor zusammenhängender

¹⁶⁴ Urteil des Gerichts vom 29. November 2018, ARFEA/Kommission, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, Rn. 88; Urteil des Gerichtshofs vom 24. November 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, ECLI:EU:C:2020:952, Rn. 33.

¹⁶⁵ Urteil des Gerichts vom 12. Februar 2008, BUPA u. a./Kommission, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, Rn. 168.

¹⁶⁶ Siehe Fußnote 36.

¹⁶⁷ Siehe Fußnote 99.

Verpflichtungen gewähren wollen, die nicht die im Altmark-Urteil¹⁶⁸ genannten Voraussetzungen erfüllen und staatliche Beihilfen darstellen, müssen sie diese Maßnahmen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anmelden.

215. In diesen Leitlinien sind die Voraussetzungen festgelegt, unter denen staatliche Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zusammenhängender Verpflichtungen gewährt werden, gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.¹⁶⁹ Wenngleich der DAWI-Rahmen¹⁷⁰ nicht für den Landverkehr gilt, wird die Kommission bei ihrer Vereinbarkeitsprüfung die in den Abschnitten 2.2 bis 2.10 des DAWI-Rahmens¹⁷¹ festgelegten Voraussetzungen berücksichtigen, wobei sie diese wie in dem vorliegenden Kapitel dargelegt an die Besonderheiten des Schienengüterverkehrssektors anpassen wird.

5.2 Echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

216. Die Beihilfe muss für eine echte und korrekt definierte DAWI gewährt werden. Dies bedeutet, dass Güterverkehrsdienstleistungen nur dann als DAWI eingestuft werden können, wenn der betreffende Mitgliedstaat feststellt, dass ein tatsächlicher Bedarf an solchen Dienstleistungen besteht und dieser tatsächliche Bedarf durch den Markt nicht oder nicht ausreichend gedeckt wird.
217. In Bezug auf die Definition einer echten DAWI muss der betreffende Mitgliedstaat nachweisen, dass die Schienengüterverkehrsdienstleistung im Vergleich zu kommerziellen Dienstleistungen besondere Merkmale aufweist, wenn solche Dienstleistungen auf dem Markt vorhanden sind. In diesem Zusammenhang hat die Kommission klargestellt, dass die Mitgliedstaaten Dienstleistungen, die von unter normalen Marktbedingungen handelnden Unternehmen unter Bedingungen, die sich – z. B. im Hinblick auf den Preis, die objektiven Qualitätsmerkmale, die Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung – mit dem vom Mitgliedstaat definierten öffentlichen Interesse decken, bereits zufriedenstellend erbracht werden oder erbracht werden können, nicht mit bestimmten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verbinden können¹⁷².
218. Die Mitgliedstaaten sollten belegen, dass der spezifische Dienst im Interesse der Gesellschaft insgesamt liegt¹⁷³ und dass sie den Bedarf an der öffentlichen Dienstleistung anhand einer öffentlichen Konsultation oder anderer geeigneter Maßnahmen genau ermittelt haben, um den Interessen der Nutzer und Dienstleistungserbringer Rechnung zu tragen¹⁷⁴. Nach Ansicht der Unionsgerichte kann das Fehlen eines vom Mitgliedstaat

¹⁶⁸ Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Pearle BV, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415. Siehe die Randnummern 42 ff. der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (siehe Fußnote 36).

¹⁶⁹ Artikel 93 AEUV enthält keine Entsprechung zu Artikel 106 Absatz 2 Satz 2 AEUV, wonach die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden darf, das dem Interesse der Union zuwiderläuft. Der Gerichtshof hat jedoch bereits klargestellt, dass die Kommission bei der Beurteilung einer Beihilfemaßnahme nach Artikel 93 AEUV prüfen muss, ob die Beihilfe den allgemeinen Interessen der Union abträglich ist (vgl. Urteil vom 12. Oktober 1978, Kommission/Belgien, 156/77, siehe Fußnote 30, Rn. 10).

¹⁷⁰ Siehe Fußnote 70.

¹⁷¹ Siehe Fußnote 70.

¹⁷² Rn. 13 des DAWI-Rahmens, siehe Fußnote 70.

¹⁷³ Siehe Beschluss der Kommission vom 24. November 2023 in der Sache SA.32953, Italien, Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia SpA (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Erwägungsgründe 443-445.

¹⁷⁴ Rn. 14 des DAWI-Rahmens, siehe Fußnote 70.

vorgelegten Nachweises dafür, dass diese Kriterien erfüllt sind (also dass der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich ist und in einem angemessenen Verhältnis zu einem tatsächlichen Bedarf an der öffentlichen Dienstleistung steht) oder die Nichteinhaltung dieser Kriterien einen offensichtlichen Beurteilungsfehler darstellen, den die Kommission zu berücksichtigen hat.¹⁷⁵

219. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wird die Kommission bei der Prüfung, ob der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich und angemessen ist, um einen tatsächlichen Bedarf an der öffentlichen Dienstleistung im Schienengüterverkehrssektor zu decken, prüfen, ob die zuständige Behörde Folgendes kumulativ geprüft hat: i) den betreffenden Verkehrsbedarf im Hinblick auf das von dem betreffenden Mitgliedstaat verfolgte öffentliche Ziel (d. h. das Vorliegen eines tatsächlichen Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen), ii) inwieweit die Marktkräfte allein diesen Bedarf decken könnten (d. h. das Vorliegen eines Marktversagens) und iii) alternative Maßnahmen, die diesen Bedürfnissen gerecht werden könnten und den Wettbewerb und den Handel weniger stark verfälschen.
220. Bei der Bewertung der Nachfrage nach Verkehrsdiensten können die zuständigen Behörden nicht nur die bestehende, sondern auch die voraussichtliche Nachfrage der Nutzer berücksichtigen (insbesondere dann, wenn sich diese erwartete Nachfrage vernünftigerweise aus der Verfolgung politischer Ziele wie der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs oder des sozialen Zusammenhalts ergeben kann). Die Ex-ante-Bewertung der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdiensten kann durch verschiedene Methoden erfolgen, z. B. indem die Erwartungen der Nutzer an die Dienste auf Basis historischer Daten, durch repräsentative Umfragen oder öffentliche Konsultation festgestellt werden.
221. Bei der Bewertung des Marktangebots sollten grundsätzlich die Marktteilnehmer zu ihrem Interesse an der Bereitstellung der betreffenden Dienste im Rahmen des freien Marktzugangs konsultiert und die Ergebnisse der Konsultation beurteilt werden. Marktteilnehmer können beispielsweise zu der Art, dem Umfang und der Häufigkeit der Dienste konsultiert werden, die sie in dem betreffenden geografischen Gebiet bereits erbringen oder zu erbringen beabsichtigen, oder zu der Höhe der Tarife, die sie anwenden oder anzuwenden gedenken. Werden kommerzielle Dienste erbracht oder erwartet oder kündigt ein Marktteilnehmer an, sie innerhalb einer angemessen kurzen Frist aufzunehmen (z. B. im Schienenverkehr, wenn der Betreiber die Regulierungsstelle und den Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 38 Absatz 4 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁷⁶ über seine Absicht unterrichtet hat, den Dienst aufzunehmen), sollten die zuständigen Behörden diese bei der Festlegung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berücksichtigen, außer wenn es sachliche Gründe gibt, die dagegen sprechen. Um einer Verdrängung kommerzieller Angebote vorzubeugen, können Dienste, für die kein nachgewiesenes Marktversagen vorliegt, nicht in den Anwendungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fallen.
222. Bei der Prüfung, ob die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen den Wettbewerb und den Handel am wenigsten verzerren, sollte die zuständige Behörde alternative Maßnahmen im Einklang mit dem EU-Recht in Erwägung ziehen. Wenn beispielsweise das im öffentlichen Interesse liegende Hauptziel der Maßnahme in der Verringerung der Umweltauswirkungen des

¹⁷⁵ Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, Frankreich/Kommission, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, Rn. 105.

¹⁷⁶ Siehe Fußnote 8.

Güterverkehrs besteht (etwa weil die von der Maßnahme betroffenen Märkte bereits von stärker umweltbelastenden Verkehrsträgern bedient werden), sollte die zuständige Behörde erläutern, warum dasselbe Ergebnis nicht durch Maßnahmen zur Koordinierung des Verkehrs erreicht werden kann, die den Wettbewerb weniger stark verzerren (z. B. in Form von Investitions- und/oder Betriebsbeihilferegelungen).

5.3 Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind

223. Das betreffende Unternehmen muss mit der Erbringung der DAWI im Wege eines oder mehrerer Akte betraut werden, deren Form von den einzelnen Mitgliedstaaten bestimmt werden kann.¹⁷⁷
224. In dem bzw. den Betrauungsakten sollte insbesondere Folgendes festgelegt werden: a) Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, b) das Unternehmen und das betreffende Gebiet, c) die Art etwaiger dem Unternehmen durch die Bewilligungsbehörde gewährter ausschließlicher oder besonderer Rechte, d) eine Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und der Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und e) Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

5.4 Dauer des Betrauungszeitraums

225. Die Dauer der Betrauung sollte auf 15 Jahre begrenzt werden. Handelt es sich bei den wichtigsten Vermögenswerten, die für die Erbringung der DAWI erforderlich sind, jedoch um Schienenfahrzeuge, die ganz oder teilweise aus öffentlichen Mitteln finanziert wurden, so sollte der Betrauungszeitraum höchstens zehn Jahre betragen.¹⁷⁸

5.5 Einhaltung der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und der Transparenzrichtlinie

226. Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienengüterverkehr gewährt werden, werden nur dann auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn sie mit den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁷⁹ und der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission („Transparenzrichtlinie“)¹⁸⁰ im Einklang stehen.
227. Bei Beihilfen, die nicht mit den einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinien im Einklang stehen, wird im Einklang mit Abschnitt 6 davon ausgegangen, dass sie die Entwicklung des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigen, das den allgemeinen Interessen der EU abträglich ist.

¹⁷⁷ Unter dem Begriff „Mitgliedstaat“ sind die zentralen, regionalen und lokalen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats zu verstehen.

¹⁷⁸ Am Ende des Betrauungszeitraums kann der Betreiber das betreffende Fahrzeug dem neuen Betreiber oder der zuständigen Behörde übertragen, sofern die Übertragung zum Marktpreis erfolgt und alle für die Anschaffung des Schienenfahrzeugs erhaltenen öffentlichen Mittel berücksichtigt werden (siehe Rn. 234).

¹⁷⁹ Siehe Fußnote 8.

¹⁸⁰ Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

5.6 Einhaltung der EU-Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen

228. Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienengüterverkehrssektor gewährt werden, werden nur dann auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn die zuständige Behörde bei der Betrauung des betreffenden Unternehmens mit der Erbringung der Dienstleistung im Wege von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen¹⁸¹ oder Konzessionsverträgen¹⁸² die geltenden EU-Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge eingehalten hat oder sich dazu verpflichtet. Hierzu zählen alle Voraussetzungen im Hinblick auf Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung, die sich unmittelbar aus dem Vertrag und gegebenenfalls dem Sekundärrecht der EU ergeben.
229. Bei Beihilfen, die mit diesen Vorgaben und Anforderungen nicht im Einklang stehen, wird davon ausgegangen, dass sie die Entwicklung des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigen, das den allgemeinen Interessen der EU abträglich ist.

5.7 Nichtdiskriminierung

230. Betraut eine Behörde mehrere Unternehmen mit der Erbringung ein und derselben DAWI, so sollten die Ausgleichsleistungen für jedes dieser Unternehmen anhand derselben Methode berechnet werden.

5.8 Höhe der Ausgleichsleistungen

231. Die Höhe der Ausgleichsleistung darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Nettokosten einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.
232. In diesem Zusammenhang wird die Kommission vorbehaltlich der nachstehenden Erläuterungen die unter den Randnummern 21 bis 50 des DAWI-Rahmens¹⁸³ festgelegten Kriterien anwenden.
233. Erstens können die Nettokosten, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich sind oder sein dürften, entweder auf der Grundlage der unter den Randnummern 25 bis 27 des DAWI-Rahmens¹⁸⁴ beschriebenen „Net-avoided-cost-

¹⁸¹ In Artikel 2 Nummern 1, 2 und 5 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243) sind „Dienstleistungsaufträge“ definiert als schriftlich geschlossene entgeltliche Verträge, die zwischen einem oder mehreren Auftraggebern, die die in den Artikeln 8 bis 14 der Richtlinie genannten Tätigkeiten ausüben, und einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern geschlossen werden und die Erbringung von Dienstleistungen zum Gegenstand haben. Sind an diesen Aufträgen „öffentliche Auftraggeber“ im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65) beteiligt, die nicht die in den Artikeln 8 bis 14 der Richtlinie 2014/25/EU genannten Tätigkeiten ausüben, so gelten sie als „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummern 6 und 9 der Richtlinie 2014/24/EU.

¹⁸² Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1) definiert eine „Dienstleistungskonzession“ als „einen entgeltlichen, schriftlich geschlossenen Vertrag, mit dem ein oder mehrere öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber einen oder mehrere Wirtschaftsteilnehmer mit der Erbringung und Verwaltung von Dienstleistungen betrauen, die nicht in der Erbringung von Bauleistungen nach Buchstabe a bestehen, wobei die Gegenleistung entweder allein in dem Recht zur Verwertung der vertragsgegenständlichen Dienstleistungen oder in diesem Recht zuzüglich einer Zahlung besteht“.

¹⁸³ Siehe Fußnote 70.

¹⁸⁴ Siehe Fußnote 70.

Methode“ oder auf der Grundlage der unter den Randnummern 28 bis 31 des DAWI-Rahmens¹⁸⁵ beschriebenen Kostenallokationsmethode ermittelt werden.

234. Zweitens sollten die Mitgliedstaaten in Bezug auf den Erwerb von Schienenfahrzeugen, die für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen verwendet werden, sicherstellen, dass die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Bereits erhaltene und genehmigte staatliche Beihilfen, insbesondere auf der Grundlage dieser Leitlinien (Abschnitt 4.2.2.3), für Schienenfahrzeuge, die für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen verwendet werden, werden bei der Berechnung des Ausgleichs für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen berücksichtigt.

b) Wird das für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen verwendete Schienenfahrzeug am Ende des Vertrags dem neuen Betreiber oder der zuständigen Behörde übertragen, so sollte diese Übertragung zum Marktpreis erfolgen und alle öffentlichen Mittel berücksichtigen, die der scheidende Betreiber für den Kauf des betreffenden Schienenfahrzeugs erhalten hat.

5.9 Zusätzliche Anforderungen, die erforderlich sein können, um sicherzustellen, dass die Beihilfe den allgemeinen Interessen der EU nicht abträglich ist

235. Unter außergewöhnlichen Umständen kann die Kommission bestimmte Bedingungen oder Verpflichtungen von den Mitgliedstaaten verlangen, wenn die oben genannten Voraussetzungen nicht ausreichen, um schwerwiegende Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu beseitigen, und die Beihilfe den Handel in einer Weise beeinträchtigen könnte, die den allgemeinen Interessen der EU abträglich wäre. Zu diesem Zweck wendet die Kommission die unter den Randnummern 51 bis 59 des DAWI-Rahmens¹⁸⁶ festgelegten Kriterien mit den erforderlichen Anpassungen an.

236. Die Kommission stellt fest, dass von den Mitgliedstaaten festgestellte Marktversagen (z. B. bei der Beförderung von Einzelwagenladungen) auf lokaler oder regionaler Ebene bestehen können. Daher wird die Kommission sorgfältig prüfen, ob der geografische Geltungsbereich eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags hinreichend begründet ist. Daher betrachtet die Kommission einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der sich auf das gesamte Hoheitsgebiet oder das gesamte Schienennetz eines Mitgliedstaats erstreckt, grundsätzlich nicht als angemessenes Mittel, um einem potenziellen Marktversagen zu begegnen, weil die Vergabe eines solchen Auftrags zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann.

5.10 Transparenz

237. Zu den in den Geltungsbereich dieser Leitlinien fallenden Ausgleichsleistungen für DAWI veröffentlicht der betreffende Mitgliedstaat die folgenden Informationen im Internet oder in sonstiger angemessener Weise: a) die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation oder der unter Randnummer 218 genannten anderen geeigneten Maßnahmen, b) Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, c) das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet und d) den jährlichen Beihilfebetrug für das betreffende Unternehmen.

¹⁸⁵ Siehe Fußnote 70.

¹⁸⁶ Siehe Fußnote 70.

5.11 Mit Beschlüssen der Kommission verbundene Bedingungen und Auflagen

238. Nach Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates¹⁸⁷ kann die Kommission einen Positivbeschluss mit Bedingungen und Auflagen verbinden, die es ihr ermöglichen, die Beihilfe für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären bzw. die Befolgung ihres Beschlusses zu überwachen. Solche Bedingungen und Auflagen können erforderlich sein, um sicherzustellen, dass die den betreffenden Unternehmen gewährten Beihilfen nicht zu einer Verfälschung des Wettbewerbs und Handels auf dem Binnenmarkt führen. So können in Anbetracht der besonderen Umstände der jeweiligen DAWI regelmäßige Berichte oder andere Auflagen erforderlich sein.

6. FINANZSTRÖME INNERHALB VERTIKAL INTEGRIERTER EISENBAHNUNTERNEHMEN

239. Die Annahme der unter Randnummer 2 dieser Leitlinien genannten aufeinanderfolgenden Eisenbahnpakete hat zu einer schrittweisen Öffnung des gesamten Schienenverkehrs für den Wettbewerb geführt. Dadurch wurden vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen in eine Lage versetzt, in der einige ihrer Tätigkeiten (insbesondere die Verwaltung der Schieneninfrastruktur) unter bestimmten Bedingungen weiterhin über gewisse ausschließliche und/oder besondere Rechte verfügen, während die Tätigkeiten im Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr nunmehr gemäß den Bestimmungen der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁸⁸ und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹⁸⁹ dem Wettbewerb unterliegen.
240. Wie unter Randnummer 3 dieser Leitlinien dargelegt, ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Rechtsrahmen für Finanztransaktionen öffentlicher und vertikal integrierter Unternehmen im Schienenverkehrssektor ordnungsgemäß eingehalten und durchgesetzt wird. Die Einhaltung der geltenden Vorschriften zur finanziellen Transparenz i) sorgt dafür, dass die auf der Grundlage dieser Leitlinien gewährten Beihilfen nicht für andere Tätigkeiten als die, für die die Beihilfe genehmigt ist, verwendet werden, und ii) mindert das Risiko, dass die Erlöse aus marktbasierten Finanzinstrumenten (wie Anleihen), die von vertikal integrierten Unternehmen zur Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit, ihrer Investitionen sowie der Instandhaltung und Entwicklung der Schieneninfrastruktur verwendet werden, zum Nachteil neuer Marktteilnehmer und letztlich des Wettbewerbs für gruppeninterne Refinanzierung verwendet werden.
241. In diesem Kapitel wird auf die Grundsätze für Finanztransaktionen öffentlicher und vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen hingewiesen. Die Einhaltung dieser Grundsätze ist nicht nur wichtig, um sicherzustellen, dass Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienengüterverkehr gewährt werden, mit dem Binnenmarkt vereinbar sind (siehe Abschnitt 5.5). Die Einhaltung der Vorschriften ist auch ganz allgemein wichtig, um eine korrekte Zuordnung der Kosten und Einnahmen zu den verschiedenen Tätigkeiten öffentlicher und vertikal integrierter Unternehmen zu gewährleisten und damit Quersubventionierungen zu vermeiden.

¹⁸⁷ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

¹⁸⁸ Siehe Fußnote 8.

¹⁸⁹ Siehe Fußnote 31.

242. Die Finanztransaktionen öffentlicher und vertikal integrierter Unternehmen unterliegen der Transparenzrichtlinie. Diese Richtlinie betrifft alle öffentlichen Unternehmen¹⁹⁰ und alle Unternehmen, die verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen¹⁹¹, insbesondere Unternehmen, die mit öffentlichen Dienstleistungen betraut sind. Nach Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass i) Unternehmen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, für verschiedene Tätigkeiten getrennte Bücher führen, ii) in diesen Büchern die Kosten und Einnahmen der verschiedenen Tätigkeiten getrennt ausgewiesen sind und iii) die Methode, nach der die Kosten und Einnahmen den verschiedenen Tätigkeiten zugeordnet und zugewiesen werden, genau angegeben wird.
243. Im Schienenverkehrssektor wurde die oben genannte Verpflichtung in der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁹² präzisiert und näher ausgeführt, die für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Schienenverkehrstätigkeiten von Eisenbahnunternehmen gilt.
244. Nach Artikel 6 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁹³ müssen getrennte Bücher geführt werden i) zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Eisenbahninfrastruktur, ii) zwischen Personen- und Güterverkehrsdiensten; und iii) zwischen öffentlichen Dienstleistungen und kommerziellen Tätigkeiten. Darüber hinaus schreibt Artikel 7d der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁹⁴ in Bezug auf die finanzielle Transparenz ausdrücklich vor:
- a) „Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen nur zu Marktsätzen und -bedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln“¹⁹⁵;
 - b) „Verbindlichkeiten des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Derartige Schulden werden gesondert bedient“¹⁹⁶;
 - c) „In vertikal integrierten Unternehmen führt der Infrastrukturbetreiber detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens“¹⁹⁷. Die Befugnis, die

¹⁹⁰ In Artikel 2 Buchstabe b der Transparenzrichtlinie definiert als „jedes Unternehmen, auf das die öffentliche Hand aufgrund Eigentums, finanzieller Beteiligung, Satzung oder sonstiger Bestimmungen, die die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann. Es wird vermutet, dass ein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, wenn die öffentliche Hand unmittelbar oder mittelbar: i) die Mehrheit des gezeichneten Kapitals des Unternehmens besitzt oder ii) über die Mehrheit der mit den Anteilen des Unternehmens verbundenen Stimmrechte verfügt oder iii) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leistungs- oder Aufsichtsorgans des Unternehmens bestellen kann“.

¹⁹¹ In Artikel 2 Buchstabe d der Transparenzrichtlinie definiert als „Inhaber besonderer oder ausschließlicher von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel [106] Absatz 1 [AEUV] verliehener Rechte, die mit der Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel [106] Absatz 2 [AEUV] betraut sind, einen Ausgleich in unterschiedlicher Form in Bezug auf diese Dienstleistung erhalten und die andere Tätigkeiten ausüben“.

¹⁹² Siehe Fußnote 8.

¹⁹³ Siehe Fußnote 8.

¹⁹⁴ Siehe Fußnote 8.

¹⁹⁵ Artikel 7d Absatz 4 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8.

¹⁹⁶ Artikel 7d Absatz 7 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8.

¹⁹⁷ Artikel 7d Absatz 9 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8.

Einhaltung dieser Bestimmungen zu überprüfen, liegt in erster Linie bei den nationalen Regulierungsstellen.¹⁹⁸

245. Was die Finanzierung des Infrastrukturbetreibers betrifft, so sollte dieser gemäß Artikel 8 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum¹⁹⁹ einen Geschäftsplan beschließen, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan sollte so entworfen werden, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist.²⁰⁰

7. EX-POST-EVALUIERUNGSPLAN

246. Im Hinblick auf eine möglichst geringe Verfälschung des Wettbewerbs und des Handels kann die Kommission verlangen, dass Regelungen, die Randnummer 247 fallen, einer Ex-post-Evaluierung unterzogen werden. Dabei wird Folgendes überprüft: a) die Wirksamkeit der Beihilfemaßnahme auf der Grundlage ihrer zuvor festgelegten Ziele, b) die Auswirkungen der Beihilfemaßnahme auf Wettbewerb und Handel und c) dass während der gesamten Laufzeit der Beihilferegelung keine übermäßigen wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen auftreten, die den Interessen der EU zuwiderlaufen.
247. Einer Ex-post-Evaluierung müssen Regelungen unterzogen werden, die den Wettbewerb und den Handel besonders stark verfälschen könnten, also Regelungen, bei denen erhebliche Beschränkungen oder Verfälschungen des Wettbewerbs zu befürchten sind, wenn ihre Durchführung nicht rechtzeitig überprüft wird. Dies ist beispielsweise der Fall bei Regelungen mit hoher Mittelausstattung oder neuartigen Merkmalen oder wenn wesentliche marktbezogene, technische oder aufsichtsrechtliche Veränderungen abzusehen sind. Bei Beihilferegelungen, deren Mittelausstattung oder verbuchte Ausgaben 150 Mio. EUR in einem Jahr oder 750 Mio. EUR während der Gesamtlaufzeit übersteigen, muss in jedem Fall eine Ex-post-Evaluierung vorgenommen werden. Die Gesamtlaufzeit einer Beihilferegelung umfasst die Laufzeit der Regelung und etwaiger Vorläuferregelungen, die sich auf ein ähnliches Ziel und ein ähnliches geografisches Gebiet beziehen, ab dem Datum der Veröffentlichung dieser Leitlinien. In Anbetracht der Evaluierungsziele sowie zur Vermeidung eines unverhältnismäßigen Aufwands für die Mitgliedstaaten ist eine Ex-post-Evaluierung nur bei Beihilferegelungen erforderlich, deren Gesamtlaufzeit ab Veröffentlichung dieser Leitlinien mehr als drei Jahre beträgt.
248. Von einer Ex-post-Evaluierung kann bei Beihilferegelungen abgesehen werden, die unmittelbar an eine Regelung mit ähnlichem Ziel für ein ähnliches geografisches Gebiet anschließen, sofern diese Regelung einer Evaluierung unterzogen wurde, der zu einem abschließenden Evaluierungsbericht geführt hat, der mit dem von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan im Einklang steht, und die Evaluierung keinen Anlass zu negativen Feststellungen gegeben hat. Beihilferegelungen, bei denen der abschließende

¹⁹⁸ Nach Artikel 56 Absatz 12 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ist die nationale Regulierungsstelle befugt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 der Richtlinie und die Bestimmungen zur finanziellen Transparenz gemäß Artikel 7d der Richtlinie eingehalten werden. Handelt es sich um vertikal integrierte Unternehmen, erstrecken sich diese Befugnisse auf alle rechtlichen Einheiten.

¹⁹⁹ Siehe Fußnote 8.

²⁰⁰ Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie über den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, siehe Fußnote 8.

Evaluierungsbericht nicht mit dem genehmigten Evaluierungsplan im Einklang steht, müssen mit sofortiger Wirkung ausgesetzt werden.

249. Was Beihilferegelungen betrifft, die nach Randnummer 247 der Evaluierungspflicht unterliegen, so müssen die Mitgliedstaaten den Entwurf eines Evaluierungsplans, der fester Bestandteil der Prüfung der Regelung durch die Kommission sein wird, wie folgt anmelden:
- a) zusammen mit der Beihilferegelung, wenn ihre Mittelausstattung 150 Mio. EUR in einem Jahr oder 750 Mio. EUR während ihrer Gesamtlaufzeit übersteigt, oder
 - b) innerhalb von 30 Arbeitstagen nach einer wesentlichen Änderung, mit der die Mittelausstattung der Regelung auf mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder mehr als 750 Mio. EUR während der Gesamtlaufzeit der Regelung erhöht wird;
 - c) bei allen nicht unter die Buchstaben a oder b fallenden Regelungen innerhalb von 30 Arbeitstagen, nachdem in der amtlichen Buchführung Ausgaben auf der Grundlage der Regelung von mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr verzeichnet wurden.
250. Der Entwurf des Evaluierungsplans muss den von der Kommission vorgegebenen gemeinsamen methodischen Grundsätzen entsprechen.²⁰¹ Die Mitgliedstaaten müssen den von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan veröffentlichen.
251. Die Ex-post-Evaluierung muss von einem von der Bewilligungsbehörde unabhängigen Sachverständigen auf der Grundlage des Evaluierungsplans durchgeführt werden. Jede Evaluierung muss mindestens einen Zwischenbericht und einen abschließenden Bericht umfassen. Die Mitgliedstaaten müssen beide Berichte veröffentlichen.
252. Der abschließende Evaluierungsbericht muss der Kommission rechtzeitig für die Prüfung einer etwaigen Verlängerung der Beihilferegelung, spätestens aber neun Monate vor dem Ende ihrer Laufzeit vorgelegt werden. Diese Frist kann bei Regelungen, bei denen die Evaluierungspflicht in den letzten zwei Jahren ihrer Durchführung entsteht, verkürzt werden. Der genaue Gegenstand der Evaluierung und die Vorgaben für ihre Durchführung werden jeweils im Beschluss zur Genehmigung der Beihilferegelung dargelegt. Bei der Anmeldung späterer Beihilfemaßnahmen mit ähnlichem Ziel muss beschrieben werden, wie die Ergebnisse der Evaluierung berücksichtigt wurden.

8. BERICHTERSTATTUNG UND ÜBERWACHUNG

253. Gemäß der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates²⁰² und der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission²⁰³ müssen die Mitgliedstaaten der Kommission zu jeder nach diesen Leitlinien genehmigten Beihilfemaßnahme Jahresberichte vorlegen.
254. Die Mitgliedstaaten müssen detaillierte Aufzeichnungen zu allen Beihilfemaßnahmen führen. Diese Aufzeichnungen müssen alle Informationen enthalten, die erforderlich sind,

²⁰¹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Gemeinsame Methodik zur Evaluierung staatlicher Beihilfen“, 28.5.2014, SWD(2014) 179 final, oder eine sie ersetzende Unterlage.

²⁰² Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

²⁰³ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

um feststellen zu können, ob alle in diesen Leitlinien festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten müssen diese Aufzeichnungen zehn Jahre ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe aufbewahren und sie der Kommission auf Anfrage vorlegen.

255. Darüber hinaus wird die Kommission in Bezug auf Beihilfen, die als Abgeltung für die Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Verpflichtungen gemäß Kapitel 5 gewährt werden, Kapitel 3 des DAWI-Rahmens²⁰⁴ mit den erforderlichen Anpassungen anwenden (mit Ausnahme von Randnummer 62 letzter Gedankenstrich und Randnummer 65).

9. ANWENDBARKEIT

256. Diese Leitlinien ersetzen die Eisenbahnleitlinien von 2008.²⁰⁵
257. Die Kommission wird diese Leitlinien auf angemeldete Beihilfen anwenden, über die sie nach der Veröffentlichung dieser Leitlinien im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu entscheiden hat, selbst wenn die Beihilfe vor diesem Zeitpunkt angemeldet wurde.
258. Im Einklang mit der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln²⁰⁶ beurteilt die Kommission rechtswidrige Beihilfen anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Regeln. Daher wird die Kommission diese Leitlinien anwenden, wenn eine rechtswidrige Beihilfe nach dem Datum ihrer Veröffentlichung gewährt wird.
259. Die Kommission schlägt den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 108 Absatz 1 AEUV die folgenden zweckdienlichen Maßnahmen vor:
- a) Die Mitgliedstaaten ändern gegebenenfalls bestehende Beihilferegeln, die nach den Eisenbahnleitlinien von 2008 oder direkt auf der Grundlage des Artikels 93 AEUV genehmigt wurden, um sie spätestens am [31. Dezember 2026] mit den vorliegenden Leitlinien in Einklang zu bringen.
 - b) Die Mitgliedstaaten erteilen binnen zwei Monaten nach Veröffentlichung der vorliegenden Leitlinien im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihre ausdrückliche, uneingeschränkte Zustimmung zu den unter Randnummer 259 Buchstabe a vorgeschlagenen zweckdienlichen Maßnahmen. Erfolgt keine Antwort, so geht die Kommission davon aus, dass der betreffende Mitgliedstaat den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zustimmt.

10. ÜBERARBEITUNG

260. Die Kommission kann jederzeit beschließen, diese Leitlinien zu überprüfen oder zu ändern, wenn sich dies aus wettbewerbspolitischen Gründen, aufgrund anderer Politikbereiche oder internationaler Verpflichtungen der EU oder aus sonstigen stichhaltigen Gründen als erforderlich erweist.

²⁰⁴ Siehe Fußnote 70.

²⁰⁵ Siehe Fußnote 38.

²⁰⁶ (ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22).

ANHANG I

Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen – Maßnahmen, die unter die Verkehrs-GVO fallen, und Maßnahmen, die gemäß diesen Leitlinien anzumelden sind

Hauptziel	Verkehrs-GVO		Verkehrsleitlinien	
	Maßnahme	Zulässige Beihilfeintensität	Maßnahme	Zulässige Beihilfeintensität
Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs	Beihilferegelungen	<p>50 % der beihilfefähigen Kosten</p> <p>[60] % der beihilfefähigen Kosten bei Beihilfen für Beförderungsdienste im kombinierten Verkehr</p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Beihilferegelungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt</p> <p>Beihilferegelungen, die nicht auf dem Handbuch der Kommission basieren</p>	<p>75 % der beihilfefähigen Kosten</p>
Betriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen	<p>Beihilferegelungen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 15 Mio. EUR</p>	<p>80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Betriebsjahr, 70 % im zweiten Jahr, 60 % im dritten Jahr, 50 % im vierten Jahr und 40 % im fünften Jahr</p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 15 Mio. EUR</p>	<p>80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Betriebsjahr, 70 % im zweiten Jahr, 60 % im dritten Jahr, 50 % im vierten Jahr und 40 % im fünften Jahr</p>
Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von unimodalen oder multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr	<p>Beihilferegelungen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 20 Mio. EUR</p> <p>Ad-hoc-Beihilfen für nachhaltige multimodale Güterterminals < 10 Mio. EUR</p>	<p>50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die Beihilfe < 3 Mio. EUR je Vorhaben beträgt</p> <p>50 % der beihilfefähigen Kosten, jedoch nicht mehr als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn der Investition während deren Lebensdauer und dem Endwert der Investition, wenn die Beihilfe ≥ 3 Mio. EUR je Vorhaben beträgt</p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Ad-hoc-Beihilfen für nachhaltige multimodale Güterterminals ≥ 10 Mio. EUR</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 20 Mio. EUR</p> <p>Beihilferegelungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt</p>	<p>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</p> <p>Keine Obergrenze, wenn die Ad-hoc-Beihilfe im Wege einer wettbewerblichen Ausschreibung gewährt wird</p>

Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse	Beihilferegulungen Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 2 Mio. EUR	50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die Beihilfe < 500 000 Mio. EUR je Vorhaben beträgt 50 % der beihilfefähigen Kosten, jedoch nicht mehr als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn der Investition während deren Lebensdauer und dem Endwert der Investition, wenn die Beihilfe ≥ 500 000 EUR je Vorhaben beträgt	Ad-hoc-Beihilfen Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 2 Mio. EUR Beihilferegulungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt	Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten
Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr	Beihilferegulungen	Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits ≤ beihilfefähige Kosten Deckungsquote der Garantie ≤ 80 % des zugrunde liegenden Kredits	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegulungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt	Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits ≤ beihilfefähige Kosten Deckungsquote der Garantie ≤ 90 % des zugrunde liegenden Kredits
Investitionsbeihilfen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen	Beihilferegulungen	30 % der beihilfefähigen Kosten (bei intermodalen Ladeeinheiten) 20 % der beihilfefähigen Kosten (bei Krananlagen an Bord von Schiffen)	nicht anwendbar	
Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität	Beihilferegulungen	50 % der beihilfefähigen Kosten 80 % der beihilfefähigen Kosten (bei ERTMS und DAC)	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegulungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt oder für Investitionen, die nicht unter die Verkehrs-GVO fallen	50 % der beihilfefähigen Kosten 80 % der beihilfefähigen Kosten (bei ERTMS und DAC) Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten

Investitionsbeihilfen für technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr	Beihilferegelungen	<i>20 % der beihilfefähigen Kosten</i>	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegelungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt oder für Investitionen, die nicht unter die Verkehrs-GVO fallen	<i>20 % der beihilfefähigen Kosten</i> <i>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</i>
---	--------------------	--	---	--

ANHANG II

Informationen gemäß Randnummer 82 Buchstabe b

Die unter Randnummer 82 Buchstabe b dieser Leitlinien genannten Angaben zu Einzelbeihilfen müssen Folgendes umfassen:

- a) Identität des Beihilfeempfängers²⁰⁷:
 - Name
 - Identifikator des Beihilfeempfängers
- b) Art des Beihilfeempfängers zum Zeitpunkt der Antragstellung:
 - KMU
 - Großes Unternehmen
- c) Region, in der der Beihilfeempfänger seinen Standort hat (auf NUTS-2-Ebene oder darunter)
- d) Hauptwirtschaftszweig oder -tätigkeit des Beihilfeempfängers im Hinblick auf die betreffende Beihilfe unter Angabe der NACE-Gruppe (dreistelliger numerischer Code)²⁰⁸
- e) Beihilfeelement in voller Höhe, in Landeswährung
- f) Falls abweichend vom Beihilfeelement, Nominalbetrag der Beihilfe in voller Höhe, in Landeswährung²⁰⁹
- g) Beihilfeinstrument²¹⁰:
 - Zuschuss/Zinszuschuss/Erlass von Verbindlichkeiten
 - Kredit/rückzahlbare Vorschüsse/rückzahlbarer Zuschuss
 - Garantie
 - Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung

²⁰⁷ Mit Ausnahme von Geschäftsgeheimnissen und sonstigen vertraulichen Informationen in hinreichend begründeten Fällen und vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission (Mitteilung C(2003) 4582 der Kommission vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6)).

²⁰⁸ Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1).

²⁰⁹ Bruttosubventionsäquivalent bzw. Investitionsbetrag. Bei Betriebsbeihilfen kann der jährliche Beihilfebetrags pro Beihilfeempfänger angegeben werden. Bei steuerlichen Regelungen kann dieser Betrag in den unter Randnummer 84 aufgeführten Spannen angegeben werden. Zu veröffentlichen ist der zulässige Höchstbetrag der Steuervergünstigung und nicht der jedes Jahr abgezogene Betrag (so muss im Falle von Steuergutschriften der zulässige Höchstsatz der Gutschrift veröffentlicht werden und nicht der tatsächliche Betrag, der von den steuerpflichtigen Einnahmen abhängen und sich von Jahr zu Jahr ändern kann).

²¹⁰ Falls die Beihilfe mithilfe mehrerer Beihilfeinstrumente gewährt wird, muss der Beihilfebetrags für jedes Instrument angegeben werden.

- Risikofinanzierung
 - Sonstiges (bitte näher erläutern)
- h) Tag der Gewährung und Tag der Veröffentlichung
- i) Ziel der Beihilfe
- j) Name der Bewilligungsbehörde(n)
- k) Gegebenenfalls Name der betrauten Einrichtung und Namen der ausgewählten Finanzintermediäre
- l) Nummer der Beihilfemaßnahme²¹¹

²¹¹ Diese wird von der Kommission im Rahmen des in Kapitel 3 genannten Anmeldeverfahrens vergeben.