

**Erlass der Flämischen Regierung über eine fünfjährige Zuschussregelung zur Förderung der Hinterlandverbindung der flämischen Seehäfen durch Bündelung von Schienenverkehrsvolumen**

DIE FLÄMISCHE REGIERUNG,

Aufgrund des Dekrets vom 2. März 1999 über die Politik und das Management von Seehäfen, Artikel 35bis, eingefügt durch das verschiedene Bestimmungen umfassende Dekret vom 26. April über Mobilitätspolitik, öffentliche Arbeiten und Verkehr, Verkehrssicherheitspolitik und „VVM - De Lijn“ (Flämische Transportgesellschaft - De Lijn);

aufgrund des am 2. April 2019 abgegebenen Gutachtens der Finanzinspektion;

aufgrund des am 30. April 2019 abgegebenen Einverständnisses des für den Haushalt zuständigen flämischen Ministers;

aufgrund des am 7. Juni 2019 abgegebenen Gutachtens des Mobilitätsrats Flanderns;

aufgrund des am 10. Juli abgegebenen Gutachtens 66.340/3/V des Staatsrates, in Ausführung von Artikel 84, § 1, Absatz 1, 2° der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

auf Vorschlag des flämischen Ministers für Mobilität, Öffentliche Arbeiten, den Vlaamse Rand, Außenpolitik, Kulturerbe und Tierschutz, Vize-Ministerpräsident der Flämischen Regierung;

nach Beratung,

BESCHLIESST:

Kapitel 1. Begriffsbestimmungen

**Artikel 1.** Im vorliegenden Erlass versteht man unter:

1. Verbindung: ein regelmäßiger Zugverkehr zwischen zwei intermodalen Terminals, wobei sich eines der beiden intermodalen Terminals außerhalb Belgiens befindet;
2. Departement: das Departement für Mobilität und Öffentliche Arbeiten, wie erwähnt in Artikel 28, § 1 des Erlasses der Flämischen Regierung vom 3. Juni 2005 über die Organisation der Flämischen Verwaltung;
3. Hafengebiet: das Hafengebiet von Antwerpen, das Hafengebiet von Brügge-Zeebrugge und das Hafengebiet von Gent gemäß Artikel 2, 5, 6 und 7° des Dekrets vom 2. März 1999 über die Politik und das Management von Seehäfen;
4. intermodales Terminal: Lager- und Umschlagbereich für intermodale Transporteinheiten (ITE);
5. Shuttle: Linienverkehr oder Zugverkehr zwischen zwei intermodalen Terminals innerhalb eines Hafengebiets oder zwischen zwei intermodalen Terminals in zwei Hafengebieten;
6. Zug: Eisenbahnverkehr, der Gegenstand einer registrierten Strecke ist.

Kapitel 2. Unterstützung der Bündelung des ITE-Schienenverkehrs für Verbindungen

**Art. 2.** Jeder Betreiber, der gruppierte ITE auf der Schiene zwischen einem intermodalen Terminal in einem Hafengebiet und einem intermodalen Terminal außerhalb Belgiens transportiert, kann im Rahmen des Budgets einen Zuschuss erhalten.

**Art. 3.** Der in Artikel 2 erwähnte Zuschuss wird für jeden Zug nach der folgenden Formel gewährt: 250 Euro pro Zug und pro Verbindung.

Der Zuschuss wird für maximal ein Jahr bezahlt.

**Art. 4.** Im vorliegenden Artikel gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. bestehender Eisenbahndienst: ein im Verzeichnis der Eisenbahndienste enthaltener Eisenbahndienst, bei dem Herkunfts- und Zielort Bahnhofsterminals sind;
2. Region eines bestehenden Eisenbahndienstes: für Regionen innerhalb der Europäischen Union ist dies die NUTS 2-Region und für Regionen außerhalb der Europäischen Union ist dies die Statistische Region 2, wie von Eurostat definiert;
3. Eisenbahndienst mit neuem Herkunfts- oder Zielort im Hinterland:
	1. ein Eisenbahndienst, der kein bestehender Eisenbahndienst ist und dessen Ziel- oder Herkunftsort im Hinterland nicht zur Region eines bestehenden Eisenbahndienstes gehört, der vor weniger als drei Monaten eingestellt wurde;
	2. ein bestehender Eisenbahndienst, der vor mindestens drei Monaten eingestellt wurde;
4. erhöhte Häufigkeit eines Eisenbahndienstes: ein zusätzlicher wöchentlicher Zug einer Verbindung.

Ein Zug wird subventioniert, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. ﻿Im Durchschnitt über ein Quartal beziehen sich mindestens 20 % des Gesamtzugvolumens, ausgedrückt in Anzahl der Wagen, auf ITE.
2. Im Durchschnitt über ein Quartal ist der Herkunfts- bzw. der Zielort von mindestens 20 % der ITE, ausgedrückt in TEU, ein zweites intermodales Terminal in einem Hafengebiet.
3. Der Zug gehört zu einem direkten Eisenbahndienst für die Hauptstrecke zu oder aus einem Hafengebiet.
4. Es wird eine erhöhte Häufigkeit von Eisenbahndiensten oder Eisenbahndiensten mit neuem Herkunfts- oder neuem Zielort im Hinterland erreicht.

**Art. 5.** ﻿Wird ein Zug, der gemäß diesem Erlass maximal subventioniert wurde, eingestellt und der Zug erneut von demselben oder einem anderen Betreiber gestartet, so wird dieser Zug nicht mehr für einen Zuschuss auf der Grundlage dieses Erlasses in Frage kommen.

Kapitel 3. Unterstützung der Bündelung des ITE-Eisenbahnverkehrs für Shuttles

**Art. 6.** Jeder Betreiber, der mit einem Zug ITE zwischen zwei in einem oder zwei Hafengebieten gelegenen intermodalen Terminals befördert, kann im Rahmen des Budgets einen Zuschuss erhalten.

**Art. 7.** Der Zuschuss nach Artikel 7 wird für jeden Zug nach der folgenden Formel gewährt: 250 Euro pro Zug und pro Shuttle.

 Der Zuschuss wird für maximal zwei Jahre bezahlt.

**Art. 8.** Ein Zug wird subventioniert, sofern im Durchschnitt über ein Vierteljahr mindestens 20 % der in TEU ausgedrückten ITE auf einen anderen Zug umgeladen werden oder von einem anderen Zug kommen, wobei der andere Zug entweder ein ganzer Zug oder ein losgekoppelter Teil eines Zuges sein kann.

 Erfolgt der Transport zwischen zwei intermodalen Terminals im Hafengebiet von Antwerpen oder Brügge-Zeebrugge oder zwischen zwei intermodalen Terminals, eines im Hafengebiet von Antwerpen und eines im Hafengebiet von Brügge-Zeebrugge, wird der Zug subventioniert, wenn die auf dem Shuttle transportierten Container bei Abfahrt oder Ankunft ein Seeterminal haben.

**Art. 9.** ﻿Wird ein Zug, der auf der Grundlage des vorliegenden Erlasses maximal subventioniert wurde, eingestellt und der Zug erneut von demselben oder einem anderen Betreiber gestartet, wird dieser Zug nicht mehr förderfähig auf der Grundlage des vorliegenden Erlasses.

Kapitel 4. Vergabeverfahren der Zuschüsse

**Art. 10.** D﻿er Eisenbahnbetreiber erstattet dem Departement vierteljährlich Bericht über die Liste der Züge, die Anspruch auf eine Subvention gemäß den Kapiteln 2 und 3 haben, über die durchschnittlichen TEU pro Zug, die Anspruch auf diese Subvention haben, und über die durchschnittlichen Transportkosten pro Zug, die diesen Zuschuss erhalten.

 I﻿m Sinne von Absatz 1 gelten als Transportkosten:

1. die Schienenverkehrskosten;
2. die Verwaltungskosten;
3. die Umladekosten der Container zwischen den Transportmitteln desselben Verkehrsträgers;
4. die Kosten für den Straßentransport zwischen dem Abgangsort und dem intermodalen Terminal oder zwischen dem intermodalen Terminal und dem Zielort.

 Jeder Eisenbahnbetreiber unterrichtet das Departement über die anderen Beihilfen in Übereinstimmung mit Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und die ihm gewährten Gemeinschaftsmittel. Diese Beihilfebeträge werden pro Zug gemeldet.

**Art. 11.** Die in den Kapiteln 2 und 3 genannten Zuschüsse sind auf 30 % der Transportkosten begrenzt.Das Departement überprüft die Einhaltung der Obergrenze von 30 % der Transportkosten.

 I﻿m Sinne von Absatz 1 gelten als Transportkosten:

1. die Eisenbahnkosten;
2. die Kosten für die Umladung durch das ITE zwischen den Transportmitteln der verschiedenen Verkehrsträger;
3. die möglichen Kosten für den Straßentransport zwischen dem Abgangsort und dem intermodalen Terminal oder zwischen dem intermodalen Terminal und dem Zielort.

 Die in den Kapiteln 2 und 3 dieses Erlasses genannten Zuschüsse dürfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen gemäß Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder mit anderen Gemeinschaftsmitteln kombiniert werden, wenn diese Kombination dazu führen würde, dass die Beihilfen die im Punkt 6 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. 22. Juli 2008, C 184) festgelegten Obergrenzen überschreiten.

Die in den Artikeln 3 und 7 genannten Zuschüsse dürfen nicht mit den Zuschüssen kumuliert werden, die im Rahmen der offenen Projektaufrufe „Hinterlandvernetzung: neue und innovative Impulse für das flämische Hinterland“ (6.11.2017) und „Logistik und Häfen: Neue Impulse für die Logistikregion Flandern“ (4.06.2019) gewährt werden.

**Art. 12.** Das Departement ist dazu ermächtigt, ﻿für jeden Zug, der für die in den Kapiteln 2 und 3 des vorliegenden Erlasses genannten Finanzhilfen in Betracht kommt, detaillierte Informationen anzufordern.

Kapitel 5. Schlussbestimmungen

**Art. 13.** Der vorliegende Erlass tritt am 1. Oktober 2019 in Kraft und tritt am 31. Oktober 2013 außer Kraft.

**Art. 14.** ﻿Der flämische Minister, der für die Mobilitätspolitik, die öffentlichen Arbeiten und den Transport zuständig ist, ist für die Durchführung dieses Erlasses zuständig.

Brüssel, den, 19. Juli 2019

Die Ministerpräsidentin der Flämischen Regierung,

Flämische Ministerin für Lokale Verwaltung, Zivilintegration, Wohnungswesen, Chancengleichheit und Armutsbekämpfung,

Liesbeth HOMANS,

Flämischer Minister für Mobilität, Öffentliche Arbeiten, Vlaamse Rand, Außenpolitik, Kulturerbe und Tierschutz,

Vizeministerpräsident der Flämischen Regierung,

Ben WEYTS