

# Sonderrichtlinie Logistik-Förderung

1. 1. 2019 bis 31. 12. 2023

[www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/foerderung/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/foerderung/index.html)

# Inhalt

<b>1 Präambel .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>7</b>
2.1 Beihilfenrecht .....	7
2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen .....	8
2.3 Programme .....	8
<b>3 Ziele und Indikatoren .....</b>	<b>9</b>
3.1 Ziel .....	9
3.2 Indikatoren .....	10
<b>4 Förderungsgegenstand, Förderungswerber Förderungsart und -höhe.....</b>	<b>14</b>
4.1 Durchführbarkeitsstudien.....	14
4.2 Umsetzungsprojekte .....	14
4.3 Förderungswerber .....	15
4.4 Förderungsart.....	15
4.5 Förderungshöhe .....	16
4.5.1 Förderungsquote .....	16
4.5.2 Maximale Förderungshöhe .....	16
4.5.3 Kumulierung .....	16
<b>5 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen sowie allgemeine und besondere Förderungsbedingungen .....</b>	<b>17</b>
5.1 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen.....	17
5.2 Sonstige Förderungsbedingungen.....	18
<b>6 Förderbare Kosten .....</b>	<b>19</b>
6.1 Förderbare Kosten.....	19
6.2 Nicht förderbare Kosten .....	19
6.3 Umsatzsteuer .....	20
<b>7 Ablauf der Förderungsgewährung.....</b>	<b>21</b>
7.1 Allgemeines.....	21

7.2 Förderungsantrag .....	21
7.3 Förderungsentscheidung und -gewährung .....	21
7.4 Inhalt des Förderungsvertrages .....	22
7.5 Sonstige Auflagen .....	22
7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung .....	23
7.7 Datenschutz .....	23
7.8 Gerichtsstand .....	24
<b>8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung.....</b>	<b>25</b>
8.1 Kontrolle.....	25
8.2 Auszahlung.....	25
8.3 Evaluierung.....	26
<b>9 Geltungsdauer.....</b>	<b>27</b>

# 1 Präambel

Verkehr gilt als einer der Hauptverursacher von negativen Umweltauswirkungen. Diese betreffen insbesondere die Emission lokaler Luftschadstoffe und globaler Treibhausgase, Lärm sowie den Flächenverbrauch durch die benötigte Infrastruktur. Speziell dem Güterverkehr wird ein signifikanter Anteil als Verursacher zugeschrieben. Auf der anderen Seite sind Güterverkehr und -mobilität eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftlichen Fortschritt und gesellschaftlichen Wohlstand. Die Öffentliche Hand, sowie die Logistik- und Transportindustrie verfolgen das Ziel, die bestehende und zukünftige Verkehrsnachfrage effizienter abzuwickeln, negative Effekte des Güterverkehrs zu reduzieren und ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot zu gewährleisten. Trotz der erwarteten Zunahme des Güterverkehrs muss hier eine Effizienz des Gesamtverkehrssystems sichergestellt werden, die auch die speziellen Anforderungen der Gütermobilität berücksichtigt.

Die Gestaltung von Wirtschafts- und Güterverkehren steht seit geraumer Zeit auf der Agenda der Europäischen Union. Deutlich wird dies vor allem auch in den programmatischen Ansätzen der Kommission, wie dem Weißbuch Verkehr<sup>1</sup> und dem Urban mobility package der Kommission 2013<sup>2</sup>. Der österreichische Staat entscheidet zudem durch das Setzen der Rahmenbedingungen wesentlich darüber, wie gut die Funktionen der Güterverkehrslogistik im Unternehmen und unternehmensübergreifend durchgeführt werden können. Oberste Zielsetzung bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen ist die Ermöglichung von wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Güterverkehren und Logistikdienstleistungen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat diesbezüglich mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich aus dem Jahr 2012<sup>3</sup> die Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025 formuliert. Der Gesamtverkehrsplan spannt einen Bogen über alle Verkehrsträger und verschiedene verkehrspolitische Bereiche. Mobilität von Personen und der Transport von Gütern sollen gefördert und gleichzeitig die negativen Effekte auf Mensch und Umwelt minimiert werden mit dem Ziel, das österreichische Verkehrssystem effizienter, sozialer, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.

Das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung verankert den Gesamtverkehrsplan als Basis der österreichischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik. Als

---

<sup>1</sup> KOM/2011/0144 WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, 2011

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_de.pdf)

<sup>3</sup> <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html>

Projektfeld, das es in diesem Zusammenhang weiter zu konkretisieren gilt, wird insbesondere der Bereich Güterverkehr und Logistik hervorgehoben.

Um die verkehrspolitische Strategie des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik zu vertiefen, wurde unter breiter Einbindung von Vertretern der Industrie-, Handels-, Transport- und Logistikdienstleistungsunternehmen sowie Sozialpartnern und Wissenschaftlern ein Arbeitsgruppenprozess in den Bereichen der verschiedenen Verkehrsträger sowie zur Querschnittsmaterie Logistik abgeschlossen.

Als Kernstück des gesamten Prozesses wurde auf Basis der Analyseergebnisse und der Diskussionen in den Arbeitsgruppen ein umfassender Maßnahmenkatalog erarbeitet mit dem primären Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors zu steigern, die Standortattraktivität zu erhöhen sowie soziale und ökologische Nachhaltigkeit sicherzustellen.

Damit wurden die Vorarbeiten zur Konkretisierung der verkehrspolitischen Strategie des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik abgeschlossen und gleichzeitig der Grundstein gelegt für die Umsetzung des Maßnahmenkataloges unter Einbeziehung aller relevanten Institutionen im Rahmen eines gemeinsam getragenen Umsetzungsprozesses mit klarer Struktur und klarer thematisch-inhaltlicher Orientierung.

Diese Sonderrichtlinie zielt dabei auf die Unterstützung ganzheitlicher Ansätze unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen von Güterverkehr und Logistik ab. Im Sinne einer ganzheitlichen Gestaltung des Verkehrssystems müssen hier einerseits die Anforderungen des urbanen Wirtschafts- und Güterverkehrs spezielle Betrachtung finden (z.B. zur Bewältigung von speziellen Herausforderungen wie der Verkehrsflächenknappheit, Lieferzeit/-ortsbeschränkungen, Schnittstellenprobleme, Kostendruck, Emissionsreduktionen, etc.). Andererseits ist auf Grund der räumlichen Struktur Österreichs die Umsetzung gesamthafter Konzepte auch im ruralen Raum bedeutend. Bei dem Thema Logistik und Güterverkehr handelt es sich um ein Querschnittsthema, das eng mit anderen angesprochenen Themenbereichen verknüpft ist. Der Güterverkehr selbst stellt dabei spezielle Anforderungen im Rahmen der Umsetzung von Verkehrskonzepten, aber auch an Mobilitätsservices und ist mit dem Thema der Elektromobilität (vor allem im Kontext der urbanen Mobilität) verknüpft.

Im Fokus der Förderung steht die (pilotartige) Umsetzung innovativer Logistikkonzepte für alle Verkehrsträger unter Beteiligung der Öffentlichen Hand zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Güterverkehrs- und Logistiksektors, zur Erhöhung der Standortattraktivität sowie zur Sicherstellung der sozialen und ökologischen

Nachhaltigkeit. Die Neu- und Weiterentwicklung von Technologien ist im Zuge dieser Fördermaßnahmen nicht vorgesehen.

Die Förderung reiner betrieblicher Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen steht nicht im Fokus dieser Sonderrichtlinie. Ebenso sind finanzielle Zuwendungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kontext dieser Richtlinie nicht förderbar (vgl. Beihilfen für Schienengüterverkehrsleistungen und dergleichen).

**Allgemeine Anmerkung:**

Vorhaben im Bereich industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung werden im Zuge dieser Fördermaßnahmen nicht unterstützt. Hierzu wird auf das Forschungs-, Technologie- und Innovationsprogramm „Mobilität der Zukunft“ des BMVIT verwiesen, welches die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie Sondierungen zu diesen zum Inhalt hat. Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Rahmen von „Mobilität der Zukunft“ sollen mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge (technologisch und organisatorischer Natur) für die Herausforderungen des Güterverkehrs und der Transportlogistik im Interessensausgleich von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft liefern. Bei Unklarheiten zwischen den Förderprogrammen im Rahmen der Antragstellung wird um eine direkte Kontaktaufnahme mit den beiden programmverantwortlichen Abteilungen des BMVIT ersucht.

# 2 Rechtsgrundlagen

## 2.1 Beihilfenrecht

Diese Richtlinie ist eine Sonderrichtlinie nach § 5 der vom Bundesminister für Finanzen erlassenen "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln", BGBl. II, 208/2014 idgF (ARR 2014). Die ARR 2014 sind auf sämtliche Förderungen auf Basis dieser Sonderrichtlinie anwendbar, soweit nichts Abweichendes festgelegt wird.

Auf Ebene der Europäischen Union bilden

- Die 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 Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO), insbesondere Kapitel III Abschnitt 4 AGVO (Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation) Art. 25 (Durchführbarkeitsstudien siehe Punkt 5.1.), in Abschnitt 7 AGVO (Umweltschutzbeihilfen) Art. 36, 38 (Umsetzungsprojekte, siehe Punkt 5.2.) und 49 (Durchführbarkeitsstudien) und in Abschnitt 13 (Beihilfen für lokale Infrastrukturen) Art. 56 (Umsetzungsprojekte).
- Die VERORDNUNG (EU) Nr. 1407/2013 DER KOMMISSION vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abl. EU L 352/1 vom 24.12.2013, De-Minimis-VO)

die Rechtsgrundlagen.

Die Sonderrichtlinie enthält die Bedingungen für die Förderung von Vorhaben (Studien und Umsetzungsprojekte) im Bereich Logistik im gesamten österreichischen Bundesgebiet, die Bedingungen für eine Teilnahme am Förderungsprogramm und für den Abschluss eines Förderungsvertrages zwischen dem Förderungswerber und dem Bund (BMVIT), vertreten durch die SCHIG mbH (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH). Der Abschluss der entsprechenden Förderungsverträge (Punkt 7.5.) erfolgt im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung gemäß § 24 ARR 2014.

## 2.2 Sonstige Rechtsgrundlagen

- RICHTLINIE 2010/40/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. 207/1 vom 06.08.2010- IVS-RL).
- RICHTLINIE 2012/27/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz (ABl. 325/1 vom 14.11.2012, Energieeffizienz-RL)
- Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG, BGBl. Nr. 106/2011)
- Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G; BGBl. Nr. 38/2013)
- Bundesgesetz über die Steigerung der Energieeffizienz bei Unternehmen und dem Bund (Bundes-Energieeffizienzgesetz – EEffG; BGBl. Nr. 72/2014)

## 2.3 Programme

- Gesamtverkehrsplan für Österreich (BMVIT, 2012)<sup>4</sup>
- Strategie zur Umsetzung eines Intelligenten Verkehrssystems in Österreich („IVS-Aktionsplan“, BMVIT, 2014)<sup>5</sup>
- Arbeitsgruppenprozess zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik (Logistikaktionsplan, BMVIT, 2014)<sup>6</sup>
- Energieeffizienzpaket des Bundes<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html>

<sup>5</sup> <https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/ivsaktionsplan.html>

<sup>6</sup> <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/agprozess.html>

<sup>7</sup> [http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/ME/ME\\_00040/index.shtml](http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/ME/ME_00040/index.shtml)

# 3 Ziele und Indikatoren

## 3.1 Ziel

Die im Folgenden angeführten Oberziele liegen der gegenständlichen Richtlinie zugrunde. Maßnahmen, die im Rahmen dieser Richtlinie zur Umsetzung gelangen, müssen einen Beitrag zur Erreichung bzw. Verbesserung des Status Quo hinsichtlich dieser Zielsetzungen erfüllen.

### **Die Wettbewerbsfähigkeit verbessern**

Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sollen einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft im Bereich der Güterverkehrslogistik leisten und auf diesem Wege die Positionierung Österreichs bzw. österreichischer Unternehmen im internationalen Wettbewerb stärken und sichern. Transport und Logistik sind wesentliche Stützen der österreichischen Wirtschaft. Aktuelle Entwicklungen wie beispielsweise der weltweite Trend des Wachstums insbesondere großer Städte und Ballungszentren sowie Veränderungen im Konsumverhalten (intensivere Nutzung von Online-Angeboten) erzeugen ein Mehr an Logistik und Verkehr und erfordern gezielte Maßnahmen.

### **Die Standortattraktivität steigern**

Für Standortattraktivität und Standortentscheidungen von Unternehmen spielen Transport und Logistik eine wichtige Rolle, ebenso wie Erreichbarkeit und Verfügbarkeit eines umfassenden Waren- und Dienstleistungsangebots für private Haushalte. Innovative Maßnahmen im Bereich Logistik und Güterverkehr tragen zum Erhalt sowie zur Steigerung der Standortattraktivität bei, sowohl hochrangig (Verkehrsachsen, Eisenbahnanlagen, Güterumschlagszentren/Terminals) als auch im Kleinräumigen und vor allem auch ländlichen Bereich (Zustellung von kleinteiligen Sendungen, Versorgungsqualität).

### **Nachhaltige Güterverkehre und Logistik schaffen**

Nachhaltige Güterverkehrs- und Logistiklösungen sichern langfristig den Wohlstand der Gesellschaft.

- **Soziale Nachhaltigkeit**

Die Sicherung von bestehenden sowie die Schaffung von neuen attraktiven Arbeitsplätzen sind wesentliche Ziele auf dem Weg zu sozialer Nachhaltigkeit in Transport und Logistik. Maßnahmen können dabei auf eine volkswirtschaftliche Ebene abzielen (im Sinne von Versorgungssicherheit und Daseinsvorsorge), vielmehr aber noch auf Arbeitsplätze in Transport- und Logistikunternehmen selbst. Neben zahlreichen höher qualifizierten Jobs bieten Unternehmen in Transport und Logistik aber auch Beschäftigungsmöglichkeiten für weniger qualifizierte Arbeitskräfte. In jedem dieser Fälle sind auch Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung von fairen, sicheren und diskriminierungsfreien Arbeitsbedingungen und Einkommen zu fördern. Auch Maßnahmen, die direkt oder indirekt die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen, ziehen eine potentielle Produktivitätssteigerung nach sich.

- **Ökologische Nachhaltigkeit**

Um die vom Güterverkehr verursachten negativen externen Effekte auszugleichen und weiter zu reduzieren, sind in hohem Maße jene Maßnahmen zu fördern, die eine Verringerung von schädlichen Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz zur Folge haben. Dazu ist auf vermeidende (im Sinne einer Effektivitätssteigerung) sowie verringernde (im Sinne von Effizienzsteigerung) Aktivitäten mit zusätzlich innovativem Charakter zu setzen. Neben Handel und Industrie sollen außerdem positive Effekte beim Endkunden selbst gefördert werden. Damit leistet diese Richtlinie einen Beitrag zur Erreichung EU-weiter sowie nationaler umweltpolitischer Zielsetzungen. Neben reinen CO<sub>2</sub>-basierten Optimierungspotentialen stehen speziell im Bereich Güterverkehr und Logistik auch Faktoren wie Lärm, Staub und Flächenverbrauch im Fokus.

## 3.2 Indikatoren

Zur Bemessung des Beitrags von Maßnahmen zur Erreichung der oben genannten Ziele werden unterschiedliche Indikatoren herangezogen:

### **Logistische Qualität**

Für sämtliche Maßnahmen ist eine Verbesserung der logistischen Qualität zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im Sinne der oben genannten Ziele nachzuweisen (Rahmenbedingungen, Prozesse, Akteure, Zeit- und Kostenfaktoren im Logistikbereich). Dies kann in unterschiedlichen Ausprägungen bzw. Merkmalen erfolgen (Leistung, Effizienz, Effektivität, etc.) und leitet sich stark aus der Art der Maßnahme ab.

Die Verbesserung der logistischen Qualität wird insbesondere anhand folgender Kennzahlen gemessen:

- Lieferzuverlässigkeit (Termintreue, Lieferbereitschaft)
- Lieferqualität (Liefergenauigkeit, Zustand der Ware)
- Lieferflexibilität
- Informationsfähigkeit

Nach Ausarbeitung und Implementierung eines Logistikkennzahlensystems für Österreich (voraussichtlich 2. Halbjahr 2017) sind für sämtliche Maßnahmen die erzielten Verbesserungen anhand dieser Kennzahlen nachweisbar.

### **Innovationscharakter**

Förderbare Maßnahmen müssen gemessen am jeweiligen Stand der Technik eine Neuheit sein oder eine wesentliche Verbesserung darstellen um zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen zu können. Dies muss anhand eines Vergleiches der Maßnahme mit bereits bestehenden Verfahren oder betrieblichen Techniken nachgewiesen werden. Als zusätzlicher Anreiz muss ein Risiko in technologischer, marktbezogener oder finanzieller Hinsicht vorhanden sein, welches das Risiko nicht-innovativer Maßnahmen übersteigt. Im Gegensatz zu Vorhaben im Bereich industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung wird im Zuge dieser Fördermaßnahmen der Fokus auf die Umsetzung innovativer Güterverkehrs- und Logistikkonzepte gelegt.

### **Infrastrukturen**

Das Vorhandensein entsprechender Infrastrukturen ist Kernelement einer funktionierenden Güterlogistik. Für bereits vorhandene Infrastrukturen gilt daher, diese bestmöglich zu nutzen und deren Potentiale zur Gänze auszuschöpfen um letztendlich auch die Standortattraktivität zu steigern. Für neue Anlagen sind effektivitätsorientierte und innovative Ansätze zu wählen, um bereits im Anfangsstadium eine optimale Ressourcenausnutzung bei kleinstmöglichem Ressourceneinsatz sicherzustellen (z.B. durch Transportkooperationen, Bündelung und Leerfahrtenreduktion).

### **Umwelteffekte**

Maßnahmen müssen einen eindeutigen und quantifizierbaren Beitrag zur Verbesserung des Status Quo bzw. Erreichung von Umweltzielen vorweisen. Für sämtliche Vorhaben ist daher die potentielle (bei Studien) bzw. die tatsächliche (bei Umsetzungsprojekten) Reduktion an Emissionen bzw. Immissionen (Schadstoffe, Lärm, etc.) zu erheben und nachzuweisen

(direkte Emissionsreduktion, bzw. indirekte Emissionsreduktion durch Folgewirkungen). Ist dies aufgrund des Projektcharakters nicht möglich (bspw. mangelnde Vergleichbarkeit oder Referenzen), so ist ein gesonderter Nachweis zu führen, der ebenjene Verbesserung des Status Quo dokumentiert. Der Gesamtverkehrsplan Österreich (BMVIT 2012) sieht eine Reduktion der Treibhausgase um bis zu 6 % bis 2020 gegenüber 2010 und um bis zu 19 % bis 2025 vor. Das gegenständliche Förderprogramm soll dazu beitragen pro gefördertem Projekt eine Einsparung von mindestens 6 % CO<sub>2</sub>-Äquivalent zu realisieren um damit die Zielerreichung des Gesamtverkehrsplans zu unterstützen.

### **Soziale Aspekte**

Zur Verbesserung der sozialen Komponente von Nachhaltigkeit müssen die Maßnahmen positive Effekte auf den Umgang der Unternehmen mit ihren Mitarbeitern sowie auf über Unternehmensgrenzen hinausgehendes soziales Engagement zeigen. Positiv auf die Bewertung wirken sich beispielsweise Verbesserungen im Bereich der Mitarbeitergesundheit, -sicherheit sowie Förderung und Weiterentwicklung der Mitarbeiter aus. Zu nennen sind hier auch Themen wie die Steigerung der Frauenquote oder die Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Schließlich bedeutet die Berücksichtigung von Genderaspekten, die vielfältigen Lebensrealitäten von Frauen und Männern und die daraus entstehenden unterschiedlichen Bedürfnisse bei der Projektdurchführung mit zu denken. Eine weitere Komponente zur Beurteilung der sozialen Nachhaltigkeit ist gesellschaftliches Engagement außerhalb des Unternehmens. Diese externen sozialen Aspekte betreffen zum Beispiel durch die Maßnahmen ausgelöste humanitäre Verbesserungen.

### **Nachweisführung**

Eine dementsprechende Nachweisführung ist für jede zu fördernde Maßnahme individuell beizubringen. Die Beurteilung erfolgt im Zuge des Prozesses der Projektauswahl und muss entsprechend transparent dokumentiert werden. Des Weiteren wird der Förderungsnehmer verpflichtet, innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der geförderten Maßnahme die von ihm erstellte, firmenmäßig gefertigte Abrechnung des Vorhabens mit allen zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen, einschließlich des Abrechnungsberichtes in detaillierter und nachvollziehbarer Darstellung der Abwicklungsstelle vorzulegen.

Aufgrund der Heterogenität der Förderprojekte ist eine ex-ante Quantifizierung von Zielwerten nicht durchgängig möglich, vielmehr wird als Zielsetzung eine relative Verbesserung einer oder mehrerer Indikatoren festgelegt. Ein entsprechendes Verbesserungspotential ist vom Förderwerber bei der Antragstellung zu quantifizieren und dient als Kriterium für die Gewährung der Förderung. Nach Abschluss des Projekts ist durch den Förderwerber ein entsprechend quantifizierter Nachweis inklusive einer deskriptiven

Darstellung der relativen Verbesserung – idealerweise ausgedrückt in Prozentwerten – verpflichtend beizubringen. Dies fließt als Grundlage in die Programmevaluierung ein.

Hinsichtlich der konkreten Zielwerte für die jeweiligen Indikatoren wird auf die Zielzustände in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung des Förderprogramms verwiesen:

- Unterstützung zur nachhaltigen Etablierung Österreichs im Logistics Performance Index (LPI) der World Bank Group unter den 10 besten Nationen weltweit.
- Einsparung von mindestens 6 % CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro gefördertem Projekt um damit die Zielerreichung des Gesamtverkehrsplans zu unterstützen.
- Unterstützung zur nachhaltigen Schaffung von mindestens 2.000 qualifizierten Arbeitsplätze in der Logistikwirtschaft.

Gemäß § 44 ARR 2014 wird diese Sonderrichtlinie sowie die auf Basis dieser Richtlinie abgewickelten Programme vom BMVIT bzw. von der Abwicklungsstelle regelmäßigen Evaluierungen unterzogen, ob die festgelegten Ziele erreicht wurden. Dabei kann der Fördernehmer im Fördervertrag verpflichtet werden, entsprechend mitzuwirken.

# 4 Förderungsgegenstand, Förderungswerber Förderungsart und -höhe

## 4.1 Durchführbarkeitsstudien

Gegenstand der Förderung sind Studien, die sich entweder mit der generischen Entwicklung von Lösungen im Bereich Güterverkehr und Logistik oder mit der Prüfung konkreter Lösungsansätze befassen. Dabei sind jedenfalls der innovative Charakter der Studien sowie die Absicht einer weiterführenden Umsetzung (ev. Betriebspflicht) hervorzuheben (in Abgrenzung zu reinen Forschungs- und Entwicklungsprojekten).

Förderbare Maßnahmen sind demzufolge beispielsweise Machbarkeitsstudien für Anschlussbahnanlagen, Nutzungskonzepte für vorhandene Infrastrukturen (bspw. stillgelegte Eisenbahnanlagen), Güterverkehrskonzepte mit innovativem Charakter, Konzepte für Effizienzsteigerungsmaßnahmen in Güterverkehr und Logistik.

Im Zuge der Studie sollen die für eine spätere Umsetzung relevanten Akteure (aus den Bereichen Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen etc.) einbezogen werden. Projekten unter Beteiligung der entsprechenden industriellen Partner wird eine höhere Umsetzungswahrscheinlichkeit unterstellt, und damit ein direkter Beitrag zur Erreichung der zuvor genannten Ziele.

Abhängig von der territorialen Ausprägung einer Maßnahme sind außerdem die relevanten Gebietskörperschaften bzw. kommunalen Gesellschaften aktiv miteinzubinden.

## 4.2 Umsetzungsprojekte

Gefördert wird die Umsetzung innovativer Güterverkehrs- und Logistikkonzepte (effizient, leistungsfähig, nachhaltig) im Sinne der Gestaltung eines effizienten Gesamtverkehrssystems unter den steigenden Anforderungen an Güterverkehr und Logistik.

In diesem Sinne sollen logistische, kooperative, technologische als auch regulative Lösungsansätze im Bereich Güterverkehr und Logistik im Echtbetrieb erprobt und ausgerollt

werden. Essentiell ist dabei der Innovations- und Umsetzungscharakter der Maßnahme. Zu diesem Zweck sind in erster Linie Projekte angesprochen, die sämtliche relevanten und notwendigen Akteure vereinen und daher auch imstande sind, derartige Maßnahmen umzusetzen:

- Städte, Kommunen, Gebietskörperschaften auf Gemeindeebene und/oder kommunalen Gesellschaften,
- umsetzende Unternehmen (Logistik, Handel, Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen etc.).
- Partner für Coaching und Projektbegleitung (Beratungsunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, Raum- und Verkehrsplaner, etc.)

### 4.3 Förderungswerber

Antragsberechtigt sind folgende, außerhalb der Bundesverwaltung stehende Förderungswerber:

Juristische Personen	Personengesellschaften
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitalgesellschaften (z.B.: GmbH, AG)</li> <li>• Forschungseinrichtungen</li> <li>• Vereine</li> <li>• vom Bund verschiedene juristische Personen als Erhalter von Fachhochschul-, Studienlehrgängen und Fachhochschulen</li> <li>• Europäische Gesellschaften (SE)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GesbR)</li> <li>• Offene Gesellschaften (OG)</li> <li>• Kommanditgesellschaften (KG)</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelunternehmer</li> <li>• Natürliche Personen</li> </ul>

Rechtlich selbstständige Unternehmen von Ländern bzw. Gemeinden (siehe Punkt 2.) sind dann antragsberechtigt, wenn die Gebietskörperschaft mit weniger als 25 % an diesem Unternehmen beteiligt ist.

Beinhaltet die geförderte Leistung Verkehrskonzepte, die die Zustimmung der Länder bzw. Gemeinden erfordern, hat der Förderungswerber diese Zustimmung vor Einreichung des Förderungsantrages schriftlich einzuholen (bspw. in Form eines Letter of Intent oder Letter of Commitment).

### 4.4 Förderungsart

Die Förderung erfolgt in Form einer Einzelförderung (§ 21 Abs. 1 Z 1 ARR 2014) von nicht rückzahlbaren Zuschüssen (= sonstige Geldzuwendungen gem. § 2 Z 3 ARR 2014).

Die Auszahlung erfolgt in der Regel nach Ende der Projektlaufzeit, bei mehrjährigen Projekten kann eine jährliche Auszahlung nach Vorlage entsprechender Zwischenberichte erfolgen. Die Projektdauer ist im Bereich Durchführbarkeitsstudien auf ein Jahr und im Bereich Umsetzungsprojekte auf drei Jahre zu begrenzen.

## 4.5 Förderungshöhe

### 4.5.1 Förderungsquote

Die Förderungsquote im Bereich Durchführbarkeitsstudien beträgt maximal 50 % der förderbaren Kosten (Art. 25 Z 5 d) AGVO). Die Förderungsquote im Bereich Umsetzungsprojekte beträgt maximal 40 % (Art. 36 Z 6 AGVO) der förderbaren Kosten.

Die Förderungshöhe und die Förderungsquote bemessen sich nach der Art der Förderung, der Förderungswürdigkeit und dem Förderungsbedarf des Projektes und werden von der Abwicklungsstelle im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ermittelt.

Liegt der Förderbetrag unter EUR 200.000 kann eine De-Minimis-Förderung zur Anwendung gelangen. Detaillierte Bedingungen und Formalitäten sind in den entsprechenden Ausschreibungsdokumenten darzustellen.

### 4.5.2 Maximale Förderungshöhe

Die maximale Förderungshöhe im Bereich Durchführbarkeitsstudien beträgt pro Projekt EUR 100.000, die minimale Förderungshöhe beträgt pro Projekt EUR 10.000.

Die maximale Förderungshöhe im Bereich Umsetzungsprojekte beträgt pro Projekt EUR 300.000, die minimale Förderungshöhe beträgt pro Projekt EUR 20.000.

### 4.5.3 Kumulierung

Beabsichtigen auch andere Rechtsträger dem Förderungswerber für dieselbe Leistung, wenn auch mit anderer Zweckwidmung eine Förderung zu gewähren, haben sie sich vorher mit dem BMVIT bzw. der Abwicklungsstelle abzustimmen (§ 13 ARR 2014). Eine entsprechende Abstimmung der Förderstellen untereinander findet regelmäßig statt.

Eine Kumulierung mit anderen Förderungen des Bundes, der Länder oder der Europäischen Union zum gleichen Sachverhalt ist ausgeschlossen (vgl. § 5 Abs. 4 ARR 2014).

# 5 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen sowie allgemeine und besondere Förderungsbedingungen

Diese Sonderrichtlinie begründet keinen Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung bzw. einen Kontrahierungszwang des Bundes.

## 5.1 Allgemeine Förderungsvoraussetzungen

Kosten, die vor der Antragstellung bzw. einem von der Abwicklungsstelle festgelegten Stichtag anfallen, können nicht berücksichtigt werden. Der Förderungswerber muss sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein. Alle zu Gebote stehenden Finanzierungsmöglichkeiten müssen ausgeschöpft sein. Ohne Förderung aus Bundesmitteln wäre die Realisierung des Projektes nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nur zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt möglich.

Der Fördernehmer hat im Förderantrag anzugeben (§§ 17, 18 ARR 2014),

- welche Forderungen aus öffentlichen Mitteln einschließlich EU-Mitteln der Förderungnehmer in den letzten drei Jahren vor Einbringung des Förderungsansuchens für dieselbe Leistung, wenn auch mit verschiedener Zweckwidmung, gewährt wurden
- um welche Förderungen der Förderungswerber bei einer anderen haushaltsführenden Stelle des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften und der Europäischen Union angesucht hat, über die Gewährung aber noch nicht entschieden wurde oder noch ansuchen will,
- dass kein gesetzlicher Ausschlussgrund vorliegt

## 5.2 Sonstige Förderungsbedingungen

Der Fördernehmer muss folgende Förderungsvoraussetzungen im Förderantrag nachweisen:

- Expertise aus Logistik und Transport
- Letter of Intent von Gebietskörperschaft (Bei Konzepten/Piloten mit organisatorischen Schwerpunkten)
- Größe des Fördernehmers muss eine pilotartige Umsetzung rechtfertigen

# 6 Förderbare Kosten

## 6.1 Förderbare Kosten

Förderbare Kosten sind alle dem Projekt zurechenbaren Ausgaben bzw. Aufwendungen, die direkt, tatsächlich und zusätzlich (zum herkömmlichen Betriebsaufwand) für die Dauer der geförderten Projektstätigkeit entstanden sind.

Frühester Stichtag für die Kostenanerkennung ist das Datum der Einrichtung des Förderungsantrages bei der Abwicklungsstelle.

Folgende Kosten sind im Rahmen der Bestimmungen des § 34 ARR 2014 (Abschnitt 7) förderbar:

- Personalkosten (Personen, die direkt mit dem Projekt beschäftigt sind bzw. für das Projekt ausgeliehen werden)
- Investitionskosten (Investitionen, die im Rahmen der Umsetzung innovativer Güterverkehrs- und Logistikkonzepte zur Anpassung der betrieblichen Logistikprozesse sowie für kleinräumige infrastrukturelle Anpassungen getätigt werden); hinsichtlich leasingfinanzierter Investitionsgüter gelten die Bestimmungen gem. § 35 ARR 2014
- Sachkosten (z.B. Reise- und Drittleisterkosten)

Personal- und Reisekosten sind nicht in jeglicher Form förderbar. Verwiesen wird diesbezüglich auf die Bestimmungen in § 34 ARR 2014.

## 6.2 Nicht förderbare Kosten

Nicht förderbare Kosten sind:

- Kosten, die vor der Einreichung des Förderantrags angefallen sind
- Kosten, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben stehen

Überschreitet die Amortisationsdauer einer angeschafften Sache den Leistungszeitraum, darf maximal der Kostenanteil gefördert werden, der der Abschreibung für den Leistungszeitraum nach EStG 1988 entspricht.

## 6.3 Umsatzsteuer

Die Regelungen des § 33 Abs. 1 und Abs. 2 ARR 2014 werden Bestandteil des Förderungsvertrages.

# 7 Ablauf der Förderungsgewährung

## 7.1 Allgemeines

Das BMVIT als haushaltsführende Stelle beauftragt die SCHIG mbH mit der Abwicklung des gegenständlichen Förderungsprogrammes beauftragt. Die SCHIG mbH (als Abwicklungsstelle iSd § 8 Abs. 1 ARR 2014) schließt die Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Bundes (BMVIT).

Die Abwicklungsstelle wird auf ihrer Website ([www.schig.com](http://www.schig.com)) einen Förderungsleitfaden veröffentlichen, der auf Basis dieser Sonderrichtlinie Inhalte und Ziele des Förderungsprogrammes, Art und Umfang der Förderung, Förderungsgebiet, Beurteilungskriterien und Details zur Förderungsabwicklung beinhalten wird.

## 7.2 Förderungsantrag

Die Abwicklungsstelle wird auf ihrer Website ebenfalls ein Formular für den Förderungsantrag zur Verfügung stellen.

Der Förderungswerber hat diesen Förderungsantrag in deutscher Sprache auszufüllen und innerhalb der ggf. im Förderungsleitfaden zur Einreichung von Förderungsansuchen festgelegten Frist einzureichen. Das Förderungsansuchen hat einen der Eigenart der Leistung entsprechenden Leistungs-, Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplan und alle sonstigen auf die geförderte Leistung Bezug habende Unterlagen zu enthalten (Spezifikationen dazu sind Inhalt des Förderungsleitfadens).

## 7.3 Förderungsentscheidung und -gewährung

Förderungsansuchen, die die formalen und inhaltlichen Anforderungen erfüllt haben, werden mithilfe eines nachvollziehbaren und transparenten Verfahrens, welches im Förderungsleitfaden im Detail erläutert wird, beurteilt.

Teil dieses Verfahrens stellt ein Hearing dar, in dem der Förderungswerber sein Förderprojekt einer Expertenjury vorstellt.

Die Expertenjury urteilt unter Anwendung eines Leitfadens entlang bestimmter Effizienzkriterien und unterbreitet auf Basis der Ergebnisse des Hearings Vorschläge für die Förderungsentscheidung. Teil des Juryvorschlages können im Detail formulierte Auflagen und/oder Bedingungen sein, die geeignet sind, die Erreichung des Förderungszwecks zu gewährleisten.

Die Bewertung der Jury ist Grundlage der Förderungsentscheidung. Die Förderungsentscheidung obliegt dem BMVIT.

Die Abwicklungsstelle wird dem Förderungswerber die Förderungsentscheidung schriftlich mitteilen. Eine negative Entscheidung wird die Gründe für die Ablehnung enthalten. Eine positive Förderungsentscheidung enthält einen Förderungsvertrag (Punkt 7.4.) und den Hinweis darauf, dass der Förderungsnehmer die Förderungsentscheidung innerhalb einer angemessenen Frist anzunehmen hat, widrigenfalls die Förderungszusage als widerrufen gilt (§ 23 Abs. 4 ARR 2014).

## **7.4 Inhalt des Förderungsvertrages**

Im Falle der Gewährung einer Förderung wird ein Förderungsvertrag unter Berücksichtigung des § 24 ARR 2014 (1) Inhalte des Fördervertrags bzw. (2) Förderungsbedingungen errichtet. Die Abwicklungsstelle schließt diese Förderungsverträge im Namen und auf Rechnung des Förderungsgebers BMVIT.

Die vorliegende Sonderrichtlinie bildet einen integrierten Bestandteil des Förderungsvertrages. Bestimmungen der Richtlinie, die sich nur an die Abwicklungsstelle richten, haben für den Förderungswerber informativen Charakter. Von dieser Sonderrichtlinie oder vom Fördervertrag abweichende mündliche oder schriftliche Festlegungen sind unwirksam.

## **7.5 Sonstige Auflagen**

Die von der Jury festgelegte Auflagen und/oder Bedingungen sind im Förderungsvertrag im Detail festzuhalten.

## 7.6 Rückforderungsgründe, Verzinsung

Die Rückforderungsgründe des § 25 ARR 2014 werden Inhalt des Förderungsvertrages. Die Verzinsung richtet sich nach § 25 Abs. 3-5 ARR 2014.

Gemäß § 25 Abs. 7 ARR 2014 wird mit der Förderungswerberin oder dem Förderungswerber vereinbart, dass die gewährte Förderung auf das gemäß § 15 Abs. 2 ARR 2014 oder nach unionsrechtlichen Bestimmungen zulässige Ausmaß gekürzt werden kann,

1. wenn sie oder er nach dem Zeitpunkt des Förderungsansuchens von einem anderen Organ des Bundes oder einem anderen Rechtsträger einschließlich anderer Gebietskörperschaften eine Förderung für dieselbe Leistung, auch wenn mit verschiedener Zweckwidmung, erhält, welche bei der Zuerkennung der Förderung nicht bekannt war, oder
2. wenn sie oder er eine höhere als die ursprünglich vereinbarte Eigenleistung erbringt oder erbringen kann,

sofern nicht eine Vertragsänderung aus Sicht der haushaltsführenden Stelle oder der Abwicklungsstelle zweckmäßig erscheint. Von einer Kürzung kann dann Abstand genommen werden, wenn die Beiträge gemäß Z 1 und 2 zur Erbringung der ursprünglich vereinbarten geförderten Leistung (§ 24 Abs. 1 Z 5 ARR 2014) notwendig sind. Falls die Förderung bereits ausbezahlt wurde, kann eine entsprechende Rückforderung erfolgen. § 25 Abs. 1 und 2 ARR 2014 bleiben unberührt und die Abs. 3 und 4 sind sinngemäß anzuwenden.

Nachträglich gewährte Förderungen (Zuschüsse oder sonstige Zuwendungen) anderer Rechtsträger zum gegenständlichen Projekt/Vorhaben (§ 25 Abs. 7 ARR 2014), die im eingereichten/ genehmigten Förderungsansuchen nicht oder nicht in diesem Ausmaß enthalten waren, sind auf der gleichen Kostenstelle (oder in einer ähnlichen Form eindeutig) wie die Ausgaben zu verbuchen, im Rahmen der Abrechnung des Projekts/Vorhabens zu berücksichtigen und **reduzieren** die förderfähigen Gesamtkosten des Projekts/Vorhabens.

## 7.7 Datenschutz

Im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Förderungsvertrages fallen personenbezogene Daten des Förderungswerbers an, deren Verwendung durch den Förderungsgeber, die Abwicklungsstelle oder von diesen beauftragte Dritte, Voraussetzung für die Förderungsgewährung ist. (§ 27 ARR 2014)

Der Förderungsgeber, die Abwicklungsstelle oder von diesen beauftragte Dritte sind außerdem berechtigt, die für die Beurteilung des Vorliegens der Förderungsvoraussetzungen erforderlichen personenbezogenen Daten über die von ihr oder ihm selbst erteilten Auskünfte hinaus auch durch Rückfragen bei den in Betracht kommenden anderen Organen des Bundes oder bei einem anderen Rechtsträger, der einschlägige Förderungen zuerkennt oder abwickelt, oder bei sonstigen Dritten zu erheben und an diese zu übermitteln, sowie Transparenzportalabfragen gemäß § 32 Abs. 5 TDBG 2012 durchzuführen. (§ 27 ARR 2014)

Der Förderungsgeber, die Abwicklungsstelle, der Bundesminister für Finanzen, der Rechnungshof und Organe der EU sind berechtigt, eine Überprüfung des geförderten Vorhabens durch seine /ihre Organe bzw. Beauftragte vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen. Die Abwicklungsstelle ist berechtigt, personenbezogene Daten des Förderwerbers zu veröffentlichen, soweit dies auf Grund von nationalen und beihilferechtlichen Bestimmungen (Punkt 2.) vorgeschrieben ist.

Die Abwicklungsstelle wird vom Förderungsnehmer im Zuge der Einreichung seines Förderungsansuchens eine Zustimmungserklärung gemäß Datenschutzgesetz 2000 idgF einholen, die die gesetzeskonforme Verwendung der personenbezogenen Daten gewährleistet (§ 28 ARR 2014).

## 7.8 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Wien. Der Förderungsgeber behält sich vor, den Förderungsnehmer auch an seinem allgemeinen Gerichtsstand zu belangen.

# 8 Kontrolle, Auszahlung und Evaluierung

## 8.1 Kontrolle

Der Förderungsnehmer hat der Abwicklungsstelle einen aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis bestehenden Verwendungsnachweis vorzulegen. Die Detailanforderungen werden im Förderungsleitfaden geregelt. Es gelten §§ 40-42 ARR 2014.

Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Prüfung durch die Abwicklungsstelle nach dem im Förderungsvertrag festgelegten, am Projektfortschritt orientierten Zeitplan.

Um Mehrfachförderungen auszuschließen erfolgen regelmäßige Abfragen in der Transparenzdatenbank des Bundes (TDBG 2012). Zusätzliche Kontrollmaßnahmen sind dem Förderungsleitfaden zu entnehmen.

## 8.2 Auszahlung

Die Auszahlung der Förderung ist nur insoweit und nicht eher vorzunehmen, als sie zur Leistung fälliger Zahlungen durch den Förderungsnehmer für die geförderte Leistung entsprechend dem Förderungszweck benötigt wird und darf nur an die Förderungsnehmerin oder den Förderungsnehmer oder an andere im Förderungsvertrag ausdrücklich genannte natürliche oder juristische Personen oder Personengesellschaften erfolgen.

Die Auszahlung der Förderung für eine Leistung, die sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, kann der voraussichtlichen Bedarfslage entsprechend grundsätzlich in pauschalierten Teilbeträgen und mit der Maßgabe vorgesehen werden, dass ein weiterer Teilbetrag erst dann ausgezahlt wird, wenn ein Verwendungsnachweis über den jeweils bereits ausbezahlten Teilbetrag erbracht worden ist, wobei die Auszahlung von mindestens 10 % des insgesamt zugesicherten Förderungsbetrages grundsätzlich erst nach erfolgter Abnahme des abschließenden Verwendungsnachweises vorzubehalten ist.

Bei der Festlegung der Auszahlungstermine ist auch auf die Verfügbarkeit der erforderlichen Bundesmittel und bei von der EU kofinanzierten Leistungen auf die Bereitstellung der entsprechenden EU-Mittel Bedacht zu nehmen.

Sofern dies mit der Eigenart der Förderung vereinbar ist, hat die Abwicklungsstelle überdies auszubedingen, dass die Auszahlung einer Förderung aufgeschoben werden kann, wenn und solange Umstände vorliegen, welche die ordnungsgemäße Durchführung der Leistung nicht gewährleistet erscheinen lassen (§ 43 Abs. 4 ARR 2014).

Wurde eine Förderung wegen Nichterfüllung der für ihre Auszahlung vorgesehenen Voraussetzungen mit Ablauf des Finanzjahres, für das die Förderungszusage abgegeben wurde, zur Gänze oder teilweise nicht ausbezahlt, darf die Abwicklungsstelle die Wirksamkeit der Förderungszusage bis zum Ablauf des nächstfolgenden Finanzjahres verlängern, wenn die Ausführung der Leistung ohne Verschulden des Förderungsnehmers eine Verzögerung erfahren hat und die Förderungswürdigkeit der Leistung weiterhin gegeben ist.

Es gelten außerdem die Bestimmungen der §§ 39-45 ARR 2014.

### 8.3 Evaluierung

Die Abwicklungsstelle nimmt während des Projektzeitraumes ein laufendes Monitoring vor. Die Schlussevaluierung erfolgt nach Abschluss sämtlicher Projekte, die auf Basis dieser Sonderrichtlinie durchgeführt wurden an Hand der in dieser Sonderrichtlinie festgelegten Ziele und Indikatoren (vgl. §44 Abs.1 ARR 2014).

Hinsichtlich der Evaluierung des gesamten Förderungsprogramms wird auf § 44 Abs. 2 ARR 2014 verwiesen.

Details zu den Mitwirkungspflichten des Förderungsnehmers werden im Förderungsleitfaden geregelt.

Der Förderungsnehmer und die Abwicklungsstelle sind verpflichtet, alle die Förderung betreffenden Aufzeichnungen und Unterlagen zehn Jahre ab Ende des Jahres der Endauszahlung der Förderung sicher und überprüfbar aufzubewahren

## 9 Geltungsdauer

1. Diese Richtlinie tritt am 01. 01. 2019 in Kraft.
2. Diese Richtlinie tritt am 31. 12. 2023 außer Kraft.

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62-651701

[logistik@bmvit.gv.at](mailto:logistik@bmvit.gv.at)

[bmvit.gv.at](http://bmvit.gv.at)