
Rückmeldung zu den EU-Leitlinien für Klima-, Umwelt- und Energiebeihilfen

Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Verkehrsunternehmen aus den Bereichen Öffentlicher Personen(nah)verkehr, Schienenpersonen- und -güterverkehr spielen eine zentrale Rolle beim Erreichen der Klimaziele und bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. **Der öffentliche Personenverkehr und Schienengüterverkehr müssen weiter ausgebaut, noch nachhaltiger betrieben und weiterhin kostengünstig angeboten werden, um möglichst viel Nachfrage bedienen und damit das volle Potenzial für eine effiziente, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität erreichen zu können.** Diverse staatliche Maßnahmen zur Förderung ebenso wie zur Reduzierung von Belastungen können die Branche dabei maßgeblich unterstützen.

Vor diesem Hintergrund gibt der VDV folgende Rückmeldung auf die Konsultation zu den europäischen Leitlinien für Klima-, Umwelt- und Energiebeihilfen:

1.) Artikel 4.1: Beihilfen zur Verringerung und zum Abbau von THG-Emissionen u.a. durch Förderung erneuerbarer Energien

Die Verlagerung vom Individualverkehr auf die nachhaltigen, elektrifizierten Formen des ÖPV/ÖPNV wie Schienenbahnen und Elektrobusse ist überaus wichtig und politisch gewollt.¹ Dieser Modal Shift, vom Individualverkehr zum klimafreundlichen öffentlichen Verkehr, ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor signifikant zu reduzieren. Hierzu ist nicht nur die punktuelle Beschaffung sauberer Fahrzeuge und Errichtung von Ladepunkten im ÖPNV und Schienenverkehr förderbedürftig, sondern vor allem auch die Kostenentlastung im laufenden Betrieb.

Aus diesem Grund wird der Betrieb von elektrischen Schienenbahnen und Bussen in Deutschland durch die Ermäßigung von Stromsteuer und stromverbrauchsabhängigen Umlagen wie insbesondere der EEG-Umlage oder der KWKG-Umlage entlastet. Diese Entlastung war und ist europäisch gewünscht und auch notwendig, da sie eine unabdingbare Grundlage für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlichen elektrischen öffentlichen Verkehrs gegenüber nicht proportional mit diesen Abgaben und Umlagen belasteten anderen Verkehrsträgern ist. Mehrbelastungen müssten andernfalls an die Nutzer weitergegeben werden, was die Attraktivität für umweltfreundliche Mobilität deutlich mindern würde.

Der VDV geht daher davon aus, dass diese Formen der Beihilfe durch Ermäßigung von Steuern und Abgaben unter Artikel 4.1. fallen, da sie der Förderung des Abbaus von Treibhausgasen in der Umwelt dienen und nicht unter die Punkte 4.7. oder 4.11. subsumiert werden können. **Eine dahingehende Klarstellung halten wir jedoch für sehr wichtig**, da Beihilfen durch solche Entlastungen für den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr im Entwurf der Leitlinie gar nicht vorgesehen sind. Wir schlagen deshalb folgende Formulierung vor:

Nach Rd. 74: „Dieser Abschnitt bezieht sich auch auf Beihilfen zum Betrieb von elektrischen Schienenbahnen oder E-Bussen durch Ermäßigung von Stromsteuern und -abgaben.“

¹ Siehe: Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9.-10. Oktober 2019, bei der das Ziel der Verdopplung der Fahrgäste und eine Erhöhung der Finanzmittel für den ÖPNV festgelegt wurde. Siehe ferner: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Regionalisierungsgesetz (RegG), sowie die Sondersitzung der Verkehrsministerkonferenz vom 29. Juni 2021.

2.) Begriffsdefinition eines „sauberen Fahrzeugs“

Rnr. 20: Für die Definition eines „sauberen Transportfahrzeugs“ verwenden die Leitlinien zwei unterschiedliche Definitionen. Bis zum 31. Dezember 2025 definieren die Leitlinien ein „sauberes Fahrzeug“ in Artikel 4 b) als ein Fahrzeug, das alternative Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU verwendet. Ab dem 1. Januar 2026 entspricht ein „sauberes Fahrzeug“ einem „emissionsfreien schweren Nutzfahrzeug“ in der Clean Vehicles-Richtlinie (CVD) EU 2019/1161.

Der VDV hält diese Definitionsänderung innerhalb eines Zeitraums von 4 Jahren nicht für sachgerecht, da nach aktueller Einschätzung noch auf absehbare Zeit Übergangstechnologien (z.B. Hybridbusse) zum Einsatz kommen werden, deren Beschaffung sowie laufender Betrieb weiterhin gefördert werden sollte. Für die Betriebskostenentlastung (s. Punkt 1.) wäre es problematisch, wenn ab 2026 ein neu angeschaffter, sauberer Bus nicht mehr als solcher definiert und somit nicht mehr beihilfeberechtigt wäre. Damit würde Fahrzeugen, die im Einklang mit geltendem Unionsrecht als saubere Fahrzeuge beschafft wurden, unter Umständen sogar die wirtschaftliche Grundlage für den Weiterbetrieb für einen wesentlichen Teil ihres Produktlebenszyklus entzogen. **Die Definition in den Leitlinien sollte deshalb mindestens bis zum 31.12.2030, dem Ende des zweiten Bezugszeitraums der Clean Vehicles-Richtlinie, an die Definition eines „sauberen Fahrzeugs“ in der Richtlinie 2014/94/EU angeglichen werden.**

3.) Anreizeffekt gefährdet Beihilfen für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge

Um die Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren und die Beschaffungsziele der Richtlinie über saubere Fahrzeuge (Clean Vehicles-Richtlinie EU 2019/1161) zu erreichen, ist es für die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel von größter Bedeutung, staatliche Beihilfen für den Kauf emissionsfreier Fahrzeuge und für die Errichtung von entsprechender Tank- und Ladeinfrastruktur zu erhalten. Die durch die Richtlinie entstehenden Mehrkosten bei der Beschaffung teurerer Busse können die Unternehmen nicht aus eigenen Mitteln aufbringen; im schlimmsten Fall wären Angebotskürzungen die Folge.

Nach Randnummer (Rnr.) 142 sollen die Bedingungen des Abschnitts „Saubere Mobilität“ (Punkt 4.3) zusätzlich zu den im Abschnitt über den Anreizeffekt aufgeführten Anforderungen gelten. Bei der Feststellung, ob Beihilfen die Entwicklung einer Wirtschaftstätigkeit erleichtern, bewertet die Kommission den Anreizeffekt (Punkt 3.1.2). In den Leitlinien (Rnr. 31) heißt es: *„Die Kommission ist der Auffassung, dass Beihilfen, die lediglich zur Deckung der Kosten für die **Anpassung an Unionsnormen** gewährt werden, grundsätzlich **keinen Anreizeffekt** haben. Im Allgemeinen können nur Beihilfen, die über die Unionsnormen hinausgehen, ein Anreizeffekt haben“.*

Die Definition von „Unionsnorm“ in Begriffsbestimmung Nummer 78 (Punkt 2.4) schließt auf Unionsebene festgelegte Standards oder Zielvorgaben aus, die für die Mitgliedstaaten, aber nicht für einzelne Unternehmen verbindlich sind. Der VDV interpretiert dies so, dass die Beschaffungsziele der Richtlinie über saubere Fahrzeuge (RL EU 2019/1161) den Anreizeffekt nicht beeinträchtigen, da sich die Richtlinie in erster Linie an Mitgliedstaaten und nicht an einzelne Unternehmen richtet. **Um diese Auslegung zu bestätigen, ersucht der VDV die Kommission sicherzustellen, dass staatlichen Beihilfen für den Kauf sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge an Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie über saubere Fahrzeuge (Richtlinie EU 2019/1161) fallen, insofern nicht etwa ein fehlender Anreizeffekt entgegengehalten werden kann.** Wir weisen darauf hin, dass dies weder aus Sicht der EU-Kommission (DG MOVE) noch aus Sicht der Bundesregierung oder der Verkehrsbranche wünschenswert wäre.

Kontakt:

Annika Degen
VDV-Europabüro
degen@vdv.de

Petra Maring
VDV-Hauptgeschäftsstelle
maring@vdv.de

Daniel Brand
VDV-Hauptgeschäftsstelle
brand@vdv.de