

**ÖSTERREICHISCHE STELLUNGNAHME ZU DEN 1. ENTWÜRFEN DER EK  
FÜR NEUE EU-BEIHILFERECHTLICHE GRUNDLAGEN  
FÜR DEN „LANDVERKEHR“**

Die Behörden und Förderstellen der Republik Österreich (Ö) bedanken sich bei der Europäischen Kommission (EK) für die umfassende Aufbereitung und Erstellung von zwei Entwürfen für zwei neue Regelungswerke, die die Vereinbarkeit mit dem EU-Binnenmarkt von „staatlichen Beihilfen“ zugunsten von bestimmten wirtschaftlichen Aktivitäten für den speziellen Bereich „Landverkehr“ regeln:

- 1. Entwurf der EK für eine neue Gruppenfreistellung-VO für Beihilfen für Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr; TBER (Transport Block Exemption Regulation).
- 1. Entwurf der EK für neue Leitlinien der EK für staatliche Beihilfen im Landverkehr und im multimodalen Verkehr<sup>1</sup> ; LMTG (Land and Multimodal Transport Guidelines).

Für jene Beihilfemaßnahmen, die zukünftig nicht von der neuen Gruppenfreistellungs-VO (TBER) erfasst sein werden, gilt die ex-ante Notifikationspflicht nach Art 108 (3) AEUV und diese werden zukünftig von der EK auf Grundlage der neuen Leitlinien (LMTG) geprüft.

Wie in der Videokonferenz im Rahmen des 1. Beratenden Ausschusses (EK/MS) zu den gegenständlichen Entwürfen am 10.9.2024 angekündigt, werden im Folgenden Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge der österr. Behörden und Förderstellen schriftlich übermittelt, mit der Bitte, diese entsprechend zu berücksichtigen.

---

<sup>1</sup> Entwürfe EK, siehe [https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber_en)

## **I. EINLEITUNG**

Die neuen Dokumente der EK für „staatliche Beihilfen“ im Bereich „Landverkehr“ werden auf Art 93 AEUV gestützt sein, wonach Maßnahmen für den Binnentransport (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße) kompatibel mit dem EU-Recht sind, *wenn sie der Koordinierung des Verkehrs dienen* oder für die Abgeltung von bestimmten Verkehrs- Dienstleistungen im allgemeinen, öffentlichen Interesse (public service obligations) bestimmt sind.

Die EK beabsichtigt, die Vereinbarkeitskriterien von „staatlichen Beihilfen“ gem. Art 107 (1) AEUV, die für die *Koordinierung des Verkehrs und die Reduktion von THG Emissionen* einen Beitrag leisten, für den Landverkehr (vor allem für den Güter-Transport) umfassend zu regeln.

Unbeschadet davon bleiben die speziellen Rats-VO für PSO (public service obligations) etwa für die Abgeltung für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf Schiene und Straße (VO (EU) 1370/2007)) unberührt. Weiters fallen die maritime Schifffahrt und die Luftfahrt nicht unter Anwendungsbereich des Art 93 AEUV und sohin auch nicht unter den Anwendungsbereich dieser geplanten beihilferechtlichen Regelungen.

Sie sollen vielmehr sowohl die bestehenden Förderungsmöglichkeiten resultierend aus den geltenden Beihilfeleitlinien für Eisenbahnunternehmen<sup>2</sup> integrieren, als auch die bestehenden Beihilfemaßnahmen der MS, die auf Grundlage der bisherigen Entscheidungspraxis der EK (direkt gestützt auf Art. 93 AEUV) genehmigt wurden, umfassen und aktualisieren.

Gerade im Lichte der vielfältigen Herausforderungen auf allen Ebenen zur Erreichung der von der EU festgelegten, ambitionierten Ziele des Green Deals sollten die neuen Regelungswerke zukunftstauglich und praktikabel für die Anwendung vor Ort sein.

## **II. ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Die bestehenden österreichischen Beihilfenprogramme für den Schienenbereich, insbesondere für den Schienen-Gütertransport, wurden auf Grundlage der geltenden Beihilfeleitlinien für Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) von der EK geprüft (SA.104264 (2022/N)) und

---

<sup>2</sup> Beihilfeleitlinien für Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC0722(04))

mit förmlichem Beschluss der EK (C (2022) 9935 final) vom 21.12.2022 genehmigt, mit einer Laufzeit bis 31.12.2027.

Die österr. Behörden gehen davon aus, dass die Beihilfen, die Ende 2022 von der EK als vereinbar mit dem EU-Binnenmarkt erklärt wurden, dies auch während ihrer genehmigten Laufzeit, bis 31.12.2027 bleiben.

Ö ersucht die EK aus Gründen der Planungs- und Rechtssicherheit, die in Rn 259 des Entwurfs der Beihilfeleitlinien (LMTG) vorgeschlagene Anpassungsfrist entweder generell bis 31.12.2028 zu verlängern, oder zusätzlich neben der generellen Anpassungsfrist, abweichend für genehmigte Betriebs-Beihilfenregelungen eine klarstellende Ergänzung einzufügen, wonach diese erst nach Ablauf ihrer genehmigten Laufzeit anzupassen sind. Wie dies die EK etwa in Rn 250, Abschnitt 5 der „Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020“ (2014/C 200/01) für bestehende Betriebsbeihilfen explizit geregelt hatte.<sup>3</sup>

Neben dem Beitrag, den der Schienen- und multimodale Verkehr zur Erreichung der Ziele des Green Deals leisten kann, gilt es die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrs von Gütern auf der Schiene und den Binnenschiffswegen im Vergleich zum reinen Straßen(güter)verkehr zu verbessern.

Daher ersuchen die österreichischen Behörden, die bisherigen Förderungsmöglichkeiten für den Schienen-Güterverkehr, dem eine tragende Rolle in der Reduktion von THG Emissionen zukommt, jedenfalls nicht einzuschränken.

Die EK wird ersucht, die detaillierten Anmerkungen dazu in der Stellungnahme des Klima- und Verkehrsministeriums (BMK) zu berücksichtigen, die als Beilage angefügt ist.

Die für die Binnenschifffahrt zuständigen Stellen ersuchen überdies um eine verstärkte Angleichung der Förderkriterien zwischen dem Schienen- und dem Binnenschiffs-Verkehr (insbesondere bzgl Art 10, 11 (2b) und 16 Entwurf TBER).

Um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, die die EU vorgegeben hat, bedarf es Anreize, die den Transformationsprozess beschleunigen. Daher sollte das EU-Beihilfenrecht für

---

<sup>3</sup> Vgl. Rn 250 der "Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020" (2014/C 200/01), siehe: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0628\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0628(01))

Maßnahmen, die einen nachweislichen Beitrag zur Reduktion von THG Emissionen leisten, nicht einzig auf die Behebung eines Marktversagens (bzgl. einer jeweils nachzuweisenden Finanzierungslücke einer Investition über die gesamte Nutzungsdauer) abzielen, sondern sollte vielmehr auf das Marktversagen in Bezug auf vorzeitige Klimainvestitionen abstellen, um mit der Beihilfe einen Anreiz für die erforderliche Beschleunigung des Transformationsprozesses zu setzen.

Die zuletzt erfolgte Novellierung der Allgemeinen Gruppenfreistellungs- VO (AGVO, GBER)<sup>4</sup> sieht insbesondere in Abschnitt 7 „Beihilfen in Umwelt- Klimaschutzmaßnahmen“ Anreize für eine beschleunigte Transformation vor: mit erhöhten Notifikations-Schwellwertgrenzen in Art 4 AGVO und mit mehreren, alternativ zur Verfügung stehenden Optionen zur Ermittlung der förderbaren Kosten und der Beihilfenobergrenzen.

So fallen (seit der AGVO Novelle 2023) Investitionsbeihilfen für den Umweltschutz in Höhe von bis zu € 30 Mio pro Unternehmen und Investitionsvorhaben unter den Anwendungsbereich der AGVO (GBER), vgl. Art 4 AGVO. Auch Investitionsbeihilfen für die Errichtung von E-Ladestationen und Wasserstoff-Tankinfrastrukturen für den Straßen-Gütertransport (Art 36a, Art 36b AGVO) sind bis zu € 30 Mio pro Unternehmen und Vorhaben AGVO freistellungsfähig.

Überdies kann etwa für Investitionsbeihilfen nach Art 36, Art 36 a AGVO u.a. die Ermittlung des max. zulässigen Beihilfeelements alternativ auf verschiedene Arten erfolgen. So sind etwa nach Art 36 a AGVO die beihilfefähigen Kosten die gesamten Investitionskosten für den Bau, die Installation, Erweiterung und Modernisierung der E-Lade- / Wasserstoff-Tankinfrastrukturen und alle damit zusammenhängenden Kosten. Die Beihilfenobergrenze kann entweder 100% bei einer wettbewerblichen Ausschreibung betragen. Oder optional in einer vereinfachten Methode ermittelt werden mit festgelegten max. Beihilfeintensitäten plus Zuschlägen der beihilfefähigen Kosten, ohne weitere Eingrenzungen (wie zusätzliche Finanzierungslückenberechnungen).

Ebenso sieht die AGVO Novelle 2023 bei Regelungen für die Investitionsbeihilfen für E-Lade- und Wasserstoff Tankinfrastruktur für den Straßentransport eine durchschnittliche jährliche

---

<sup>4</sup> AGVO Novelle 2023 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:02014R0651-20230701>

Mittelausstattung von € 300 Mio vor (vgl. Art 4, (sb) AGVO), ohne der Bedingung, einen komplexen und administrativ aufwendigen Evaluierungsplan zusätzlich notifizieren zu müssen.

Die Dringlichkeit und das Ausmaß der erforderlichen Transformation auf allen Ebenen sind in den wissenschaftlichen Studien und Evaluierungen, auf deren Basis die ambitionierten Ziele des Green Deal festgelegt wurden, ausreichend begründet und belegt.

Die Rahmenbedingungen für Beihilfen für den reinen Straßengütertransport nach der zuletzt novellierten AGVO sollten jedenfalls im Sinne des „level playing field“ nicht günstiger und weniger administrativ aufwendig sein als die Rahmenbedingungen einer neuen TBER für Schiene-, Binnenschifffahrt und intermodalen Verkehr.

So sieht die AGVO (GBER) generell keine zusätzliche betragsmäßige Beihilfenobergrenze für die gesamte Laufzeit einer innerstaatlichen Regelung vor. Eine neue, zusätzliche Schwellwertgrenze in Bezug für die gesamte Laufzeit nur für Beihilfen im Schienen-, Binnenschifffahrt -und multimodalen Verkehr, wie im 1. Entwurf der EK für die neue TBER vorgesehen, wird nicht befürwortet.

Die zukünftige TBER sollte - wie die AGVO - einen gewissen Spielraum bieten, um die erforderlichen Transformationsmaßnahmen in allen Bereichen zügig umsetzen zu können.

In wieweit die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen, die eine neue Gruppenfreistellungs-VO für Schiene-, Binnenschifffahrt und intermodalen Verkehr bieten sollte, von den MS in den nächsten Jahren auch entsprechend ausgeschöpft werden, werden zukünftige ex-post Evaluierungen der neuen TBER zeigen.

### **III. EINZELNE DETAILANMERKUNGEN**

Neben den vorgebrachten Punkten in der angefügten Stellungnahme des österr. Klima- und Verkehrsministeriums (BMK) werden im Folgenden einige Punkte nochmals kurz hervorgehoben.

### **Anhebung des Fördersatzes für operative Kosten zur Reduktion der externen Kosten:**

Eine maßgebliche Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern liegt darin, dass Straßentransport- Unternehmen häufig kaum für die Nutzung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur, sowie für die externen Kosten beitragen. Im Gegensatz dazu müssen die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur von den Eisenbahnunternehmen getragen werden. Um den negativen Trend der THG-Emissionen im Verkehrssektor umzukehren, wäre es erforderlich, die Beihilfenintensität zur Reduzierung der externen Kosten auf bis zu 100 % der beihilfefähigen Kosten zu erhöhen.

### **Valorisierung der Berechnung der externen Kosten:**

Der Verweis im 1. Entwurf der EK für neue Beihilfeleitlinien (LMTG) auf das „EU-Handbuch zu den externen Kosten für die Ermittlung von Beihilfen“ ist noch unzureichend. Das Handbuch enthält zwar geeignete Methoden zur Ermittlung der externen Kosten, bildet aber Kostensätze für das Jahr 2016 ab und kann daher nicht als Bemessungsgrundlage für Beihilfen zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene und das Schiff herangezogen werden. Zudem haben sich wesentliche Annahmen, insbesondere zu den Klimakosten, geändert.

Eine Berechnung der externen Kosten auf Basis der Arbeiten zu *CountEmissionEU* wird nicht befürwortet, da diese, viele externe Kosten methodisch nicht vollständig erfassen.

Bezüglich der Klimakosten wird darauf hingewiesen, dass das „EU-Handbuch“ auf der Basis von Vermeidungskosten die Kosten pro Tonne CO<sub>2</sub> mit 100 € ansetzt. Inzwischen hat sich dieser Wert insbesondere durch die Vorgaben des Green Deal deutlich erhöht. Exemplarisch sei in diesem Zusammenhang auf die „Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten“ des österr. Umweltbundesamtes verwiesen, die die Vermeidung einer Tonne CO<sub>2</sub> mit 195 € empfiehlt. Dieser Kostenwert wird sich voraussichtlich im Zeitablauf noch deutlich erhöhen. Es ist daher eine Überarbeitung des „EU Handbuchs“ mit einer dynamischen Valorisierung erforderlich.

### **Beibehaltung der 100% Förderung der Infrastruktur-Benutzungskosten:**

Um den Wettbewerbsnachteil der Schiene und des multimodalen Verkehrs gegenüber der Straße zu verringern, sollte die Intensität der Betriebsbeihilfen für die Infrastrukturnutzung in der Kategorie der Betriebsbeihilfen bei 100 % der förderfähigen Kosten belassen werden,

wie dies die geltenden Beihilfeleitlinien für Eisenbahnunternehmen zulassen. Aktuell würden die in dem 1. Entwurf der EK für neue Leitlinien (LMTG) vorgeschlagenen Änderungen der Beihilferegelung zu einem um insgesamt 18% reduzierten Beihilfevolumen für den kombinierten Verkehr in Ö führen. Dies würde eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße im Ausmaß von über 351.967 LKW-Fahrten pro Jahr in Österreich bedeuten und jedenfalls die Erreichung der Green Deal Ziele erschweren. Die 100%ige Förderung der Infrastrukturnutzung sollte als Betriebsbeihilfe beibehalten werden, ebenso wie ein Ausgleich der externen Kosten durch 100%ige Beihilfen. Wie bereits erwähnt, lassen die österr. Regelungen dies zu, die von EK mit Beschluss (C (2022) 9935 final vom 21.12.2022 (SA.104264 (2022/N)) genehmigt wurden.

#### **Erhöhung der Investitionsbeihilfen für die Anschaffung von Rollmaterial:**

Die vorgeschlagene Beihilferegelung zur Förderung der digitalen und automatischen Kuppelung (DAK) und des European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist eine wesentliche Maßnahme zur Optimierung des Schienenverkehrs und insbesondere für den kostenintensiven Einzelwagenverkehr (EWV), die hauptsächlich von größeren Güterbahn-Unternehmen durchgeführt werden. Die Förderung von DAK und ERTMS sollte jedoch mit direkten Zuschüssen für die Anschaffung des rollenden Materials im Rahmen einer Investitionsbeihilfe einhergehen. Die Entwicklung der DAK wird fast ausschließlich von den großen Bahn-Unternehmen geleistet. Eine Benachteiligung bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge ist nicht rechtfertigbar und könnte das Ziel einer raschen Übergangsphase konterkarieren. Das rollende Material in ganz Europa ist veraltet und daher nicht für eine Nachrüstung geeignet. Studien zeigen, dass 50% der Fahrzeuge im Jahr der Umstellung auf die DAK das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben.

#### **Anhebung der Notifikationsschwellwertgrenzen, Beihilfeobergrenzen und vereinfachte Optionen zur Beihilfenermittlung im Rahmen der TBER:**

Wie bereits ausgeführt, sollten die beihilferechtlichen Rahmenbedingungen für Investitionsmaßnahmen, die einen Beitrag zur Reduktion der THG Emissionen leisten, für den reinen Straßengüterverkehr (E-Ladestationen, Wasserstofftankstellen, Investitionsbeihilfen für den Erwerb, Nachrüstung sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge, etc.) nach der AGVO nicht weiter und administrativ einfacher sein, als für Beihilfen für Schienen- und Binnenschifffahrt und multimodalen Verkehr nach einer neuen TBER.

Insbesondere für Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen -und Binnenschifffahrt nach Art 12 TBER (1. Entwurf) und/oder für Beihilfen für private Gleisanschlüsse nach Art 13 TBER (1. Entwurf) sollten die Kriterien erweitert und erleichtert werden.

So sollten Beihilfen nach der vereinfachten Ermittlungsmethode (ohne Finanzierungslückenermittlung und sonstiger Begrenzungen oder Auflagen) in Höhe von zumindest bis zu € 5 Mio nach Art 12 und 13 TBER pro Maßnahme und Unternehmen, mit maximalen Beihilfeintensitäten von 50% bzw. 60 % für KMU, oder Unternehmen in Regionalfördergebieten, oder TEN-T Terminals zulässig sein.

Ö verfügt über ein Förderprogramm für Investitionseihilfen zugunsten von Anschlussbahnen und intermodalen Verkehr, das ex-ante notifiziert (SA. 104987 (2022/N) wurde, mit einer Laufzeit bis 31.12.2027 und mit Beihilfeintensitäten von 50% bzw 60% (für KMU, Unternehmen in Regionalfördergebieten und TEN-T Terminals) und das von der EK mit Beschluss (C(2023) 4515 final) am 3.7.2023, direkt gestützt auf Art 93 AEUV, genehmigt wurde.

Die österr. Stellen gehen davon aus, dass die Beihilfemaßnahmen, die von der EK 2023 als vereinbar mit dem EU-Binnenmarkt erklärt wurden, dies auch zukünftig bleiben werden, gerade in Anbetracht der großen Herausforderungen.