

Stellungnahme der Gewerkschaft vida zum Leitlinienentwurf der Kommission für neue Beihilfenregelungen im Landverkehr und multimodalen Verkehr

Das **Hauptziel** des Kommissionsvorschlags zu den Beihilferegelungen im Landverkehr und multimodalen Verkehr (LMTG) ist es, die weniger umweltschädlichen und nachhaltigeren Verkehrslösungen zu stärken, um die Ziele des Green Deal im Verkehrssektor zu erreichen. **30 % der Treibhausgasemissionen** werden mit steigender Tendenz durch den **Verkehrssektor** verursacht: **Zwischen 1990 und 2022** sind die jährlichen CO₂-Emissionen des **Straßenverkehrs in der EU um 24% gestiegen**.

Der Modal Split im **Schienengüterverkehr** weist innerhalb der Europäischen Union einen negativen Trend auf¹ und liegt im EU-Schnitt mit 17%, weit unter den angestrebten Zielen des Green Deal. Österreich weist **mit 30 %** den **dritthöchsten** Modal Split im **Schienengüterverkehr** auf.²

Um die Klimaziele zu erreichen, muss dieser Anteil jedoch auf **mindestens 40 %** erhöht werden. Daher ist es wichtig, **die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen** und den Modal Split zugunsten der emissionsarmen Verkehrsträger durch wirksame Förderungen zu stärken:

- 1) Die Entwicklung von sozial-ökologischen Konditionalitäten bei der Gewährung von Beihilfen ist eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der dualen Transformation durch die EU-Bürger:innen. Deshalb plädiert die Gewerkschaft vida dafür, dass bei Einhaltung von Sozialkriterien die **Gewährung eines „Sozialbonus“, also einer höheren Beihilfenintensität**, vergleichbar mit den in anderen EU-Beihilfenleitlinien enthaltenen Aufschlägen für KMU u.ä. vorgesehen wird. Ein solcher Sozialbonus könnte u.a. folgende Punkte umfassen:
 - Berufserfahrung der Mitarbeiter (Arbeitsjahr in der Branche)
 - Anzahl der Mitarbeiter mit Behinderungen
 - Anteil der Frauen im Unternehmen
 - Weiterbildungsmaßnahmen für Mitarbeiter
- 2) Neben den Beihilfen zur Implementierung der DAK und des ERTMS muss ein **System zur digitalen manipulationssicheren Überwachung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten** gefördert werden, um die Sicherheit auf der Schiene insbesondere im interoperablen Verkehr zu verbessern.
- 3) Die **größte Wettbewerbsverzerrung** zwischen den Verkehrsträgern liegt darin, dass LKW-Transporteure **kaum für die Nutzung und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur**, sowie für die **externen Kosten** Zahlungen leisten. Im

¹ [Güterverkehrsstatistik - Modal Split - Statistik erklärt \(europa.eu\)](#)

² [Masterplan Güterverkehr 2030 \(bmk.gv.at\)](#)

Gegensatz dazu müssen die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur von den Unternehmen getragen werden.

Um den negativen Trend der Emissionen im Verkehrssektor umzukehren, der in den Zielen des Green Deal festgelegt ist, **sollte die Beihilfenintensität zur Reduzierung der externen Kosten auf 100 % der beihilfefähigen Kosten erhöht werden.**

- 4) Zur **Bemessung der Beihilfenhöhe auf Basis der externen Kosten**: Aus Sicht der Gewerkschaft vida **greift der Verweis auf das EU-Handbuch** zu den externen Kosten für die Ermittlung von Beihilfen **zu kurz**. 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**. Österreich muss daher nationale Kostensätze für die wesentlichen externen Kosten ermitteln.

Eine **Berechnung der externen Kosten auf Basis der Arbeiten zu CountEmissionEU wird kategorisch abgelehnt**, 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 CO₂ 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 Umweltbundesamtes verwiesen, die die Vermeidung **einer Tonne CO₂ mit 195 €** empfiehlt. Dieser Kostenwert wird sich im Zeitablauf noch dramatisch erhöhen.

Die Gewerkschaft vida misst der Verlagerung von Gütern auf die Schiene und das Binnenschiff eine enorme Bedeutung bei, da sie für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor zentral ist. Die Gewerkschaft vida fordert daher eine **Berechnung der Klimakosten für Lkw in der Kategorie 28 - 40 Tonnen, Bahn und Binnenschiff auf Basis der Vermeidungskosten** und einer **verbindlichen Zielerreichung des Masterplans Güterverkehr 2023**.

Dieser **so ermittelte Kostensatz für externe CO₂-Kosten ist bei der Bemessung der Förderung zu berücksichtigen**. Die übrigen externen Kosten (Luftverschmutzung, Lärm, vor- und nachgelagerte Kosten bei Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur, Unfallfolgekosten, Lebensraum, Landschaft, Boden und Gewässerverschmutzung) sind auf der Grundlage der Methodik der EU zu ermitteln.

- 5) Um den Wettbewerbsnachteil der Schiene und des multimodalen Verkehrs gegenüber der Straße zu verringern, muss die Intensität der **Beihilfen für die Infrastrukturnutzung** in der Kategorie der Betriebsbeihilfen bei **100 % der förderfähigen Kosten** belassen werden. Aktuell würden die in den **LMTG-Leitlinien** vorgeschlagenen Änderungen der Beihilferegelung zu einem um insgesamt **18%**

reduzierten Beihilfevolumen für den kombinierten Verkehr in Österreich führen. Dies würde **eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße im Ausmaß von über 351.967 LKW-Fahrten pro Jahr³** in Österreich bedeuten und die Erreichung der Green Deal Ziele torpedieren. Die 100%ige Förderung der Infrastrukturnutzung muss als Betriebsbeihilfe beibehalten werden, ebenso wie ein Ausgleich der externen Kosten durch 100%ige Beihilfen (Punkt 1).

- 6) Ein positiver Effekt auf den Modal Split ist nur dann erwartbar, wenn einerseits das nationale Beihilfevolumen vergrößert wird und wenn andererseits ein überwiegender **Anteil der Transportleistung auf der Schiene oder in der Binnenschifffahrt** festgelegt wird. Anstelle der Festlegung der Förderfähigkeit auf Kilometerdistanzen, sehen wir aufgrund der nationalen Gegebenheiten eine **Festlegung eines Mindestanteils von 60% der Transportleistung auf der Schiene oder in der Binnenschifffahrt** zielführender.
- 7) Das Modell einer Incentivierung für die Entscheidungsträger, die Kunden aus der verladenden Wirtschaft anspricht, entspricht auch dem Vorschlag der Gewerkschaft vida zur Einführung einer **Verladeförderung**. Es muss jedoch im nun vorliegenden Vorschlag sichergestellt werden, dass damit tatsächlich die Beihilfe nur für die Transportleistung (Verlagerung) auf dem umweltfreundlichen Verkehrsträger gewährleistet wird.
- 8) Die Gewerkschaft vida fordert, **dass eine direkte staatliche Finanzierung von Rollmaterial diskriminierungsfrei gelten muss und nicht einseitig auf Neuverkehre, neue Marktteilnehmer sowie kleine und mittlere Unternehmen beschränkt werden darf**. Eine Benachteiligung der große Schienengüterverkehrsunternehmen ist nicht zielführend, da diese über eine wichtige Expertise im Schienengüterverkehr verfügen. Die Beihilfen sollten vielmehr so ausgestaltet sein, dass sie allen Unternehmen unabhängig von Größe und Zeitpunkt des Markteintritts zur Verfügung stehen, damit die von der EU angestrebten Ziele zur Verkehrsverlagerung, zum Klimaschutz und zur Verkehrssicherheit schnellstmöglich erreicht werden können. Eine regionale Wertschöpfung sichert zudem den Erhalt von Arbeitsplätzen in der EU. Staatliche Anleihen sind nicht ausreichend, um Rollmaterial finanzieren zu können, weshalb wir eine Direkte Bestellung von Rollmaterial als zielführender erachten.

Die vorgeschlagene Beihilferegulung zur Förderung der digitalen und automatischen Kupplung (**DAK**) und **des European Rail Traffic Management System (ERTMS)** ist eine wesentliche Maßnahme zur Optimierung des Schienenverkehrs und insbesondere für den kostenintensiven **Einzelwagenverkehrs (EWW)**, der hauptsächlich von größeren Güterbahnen durchgeführt wird. Die Förderung von DAK und ERTMS muss jedoch mit **direkten Zuschüssen für die Anschaffung des rollenden Materials** im Rahmen einer Investitionshilfe einhergehen. Die Entwicklung der DAK wird fast ausschließlich von den großen Bahnen geleistet. Eine Benachteiligung bei der Anschaffung von neuen Fahrzeugen würde eine

³ [Förderungsprogramm SGV-Plus | SCHIG](#)

ungerechtfertigte Benachteiligung bedeuten und auch gegen das Ziel einer raschen Migrationsphase wirken. 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. Bei der **direkten Vergabe von Fördermitteln muss die europäische Wertschöpfung berücksichtigt** werden, um wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Effekte zu gewährleisten.

Zum Beispiel:

- 50 % regionale Wertschöpfung – plus 5 Prozent
- 70% regionale Wertschöpfung – plus 10 Prozent

Ein harmonisierter Schwellenwert im Rahmen der Gruppenfreistellungsverordnung (TBER) und der Leitlinien wäre sinnvoller als Einzelmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten.

Die Gewerkschaft vida plädiert aber auch dafür, grundsätzlich ein Bonussystem bei der Gestaltung von Investitionsbeihilfen zur Förderung des Schienengüter- und modalen Güterverkehrs vorzusehen, welches Zuschläge in Prozent entsprechend dem festzulegenden Anteil der europäischen Wertschöpfung vorsieht. Eine solche Förderung ist nicht diskriminierend, wenn sie allen EU-Unternehmen offensteht. Sie ist mit dem WTO-Recht vereinbar, da sie den Nachteil ausgleicht, den Drittstaatsunternehmen durch die Subventionen in ihrem Herkunftsland genießen (zB China, USA).

- 9) Da der EWV ein wichtiges Rückgrat des Schienengüterverkehrssystems und damit von hoher Relevanz für die Erreichung der Emissionsziele des Green Deal ist, **sind zusätzliche Fördermaßnahmen erforderlich, um eine weitere Verlagerung des EWV-Transportvolumens auf die Straße zu vermeiden**. In Österreich kompensiert der EWV-Schienengüterverkehr 1.384.076 LKW-Fahrten pro Jahr.