



Stellungnahme zu den Entwürfen der Europäischen Kommission zu den Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMTG) und Entwurf der Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr (TBER-Verkehr)

Allgemeine Anmerkungen

Der [Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs \(VÖWG\)](#) ist Teil des sektorenübergreifenden Sozialpartners SGI und vertritt jene Unternehmen, die zentrale Dienstleistungen der Daseinsvorsorge erbringen. Zentrales Element der Daseinsvorsorge ist es, Dienstleistungen leistbar und in hoher Qualität für alle Teile der Bevölkerung zu erbringen, um auf diesem Weg die gesellschaftliche Teilhabe zu sichern. Der VÖWG repräsentiert 120 Unternehmen und Einrichtungen in Österreich, die im Eigentum, unter Beteiligung oder im Auftrag der Gebietskörperschaften Leistungen der Daseinsvorsorge erbringen. Dazu zählen Organisationen aus dem Bereich Öffentlicher Verkehr und Gütertransport, zusätzlich sind zudem auch Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitnehmerorganisationen vertreten, was den sozialpartnerschaftlichen Charakter des Verbandes deutlich hervorhebt.

Im Namen wesentlicher Stakeholder bei der Transformation zu effizienten, sicheren, nachhaltigen, intelligenten und resilienten Verkehrssystemen bedanken wir uns für die Möglichkeit, zu den Entwürfen der beihilferechtlichen Verordnungen - Entwurf der Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMTG) und Entwurf der Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr (TBER) - Stellung nehmen zu können.

Die vorliegenden Entwürfe zielen darauf ab, die Regeln für staatliche Beihilfen im Bereich des nachhaltigen Land- und multimodalen Verkehrs zu verbessern und die derzeit für Eisenbahnunternehmen geltenden Leitlinien auf alle umweltfreundlicheren Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschifffahrt und multimodalen Verkehr auszuweiten. Die neuen Leitlinien für den Landverkehr und den multimodalen Verkehr (LMTG) enthalten neue Beihilfevorschriften, deren Grundgedanke es ist, den ökologischen Wandel zu unterstützen und den Wettbewerb zu fördern. Darüber hinaus wird eine neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehrssektor (TBER) eingeführt, die festlegt, unter welchen konkreten Bedingungen eine Beihilfe ohne Notifizierungsverfahren eingeführt werden darf, um die Vergabe von Beihilfen zu beschleunigen und den Verwaltungsaufwand zu verringern.

Generell begrüßen wir das Vorhaben der Europäischen Kommission, durch ein gezieltes und vereinfachtes Beihilfensystem, den Grünen Wandel voranzutreiben. Insbesondere aus Effektivitätsgründen ist es wesentlich, die Wertgrenzen in der TBER deutlich zu erhöhen, damit nationale Gelder sinnvoll und rasch eingesetzt werden können.

Der VÖWG vertritt die Perspektive von Stakeholdern, die über umfangreiche Erfahrungen in der Bereitstellung von täglichen Verkehrsdienstleistungen verfügen und für die staatliche Beihilfen für die tägliche Bereitstellung von ÖPNV & Logistik unerlässlich sind. Zudem werden in dieser Stellungnahme auch die Perspektiven der Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitnehmerseite berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Leitlinien und staatlichen Beihilfen sind aus unserer Sicht entscheidend, um sicherzustellen, dass der öffentliche Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert wird, was sowohl zu einer Reduktion externer Kosten als auch zu einer besseren Interoperabilität der Eisenbahnsysteme in der EU führt - was im Sinne des Green Deals wäre. Aus Sicht des VÖWG sind diese Adaptionen notwendig, zumal der Verkehrssektor derzeit für 30 % der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich ist und die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs zwischen 1990 und 2022 um 24 % gestiegen sind. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zu den Zielen des Green Deal, der eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger wie Schiene und Binnenschifffahrt vorsieht.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, diesen Wandel zu unterstützen und Wettbewerbsverzerrungen zugunsten fossiler Akteure im Verkehrssektor zu beheben. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Ziele der neuen Leitlinien und Freistellungsverordnung, insbesondere wenn sie nachhaltige Investitionen in die Realwirtschaft ermöglichen, den europäischen Wirtschaftsstandort stärken und die Qualität von öffentlichen und kommunalen Unternehmen erbrachten Verkehrsdienstleistungen fördern. Als gemeinnützige Vertretung unterstützen wir diese Ziele ausdrücklich, möchten aber gleichzeitig darauf hinweisen, dass es wichtig ist, dass die vorgeschlagenen Anpassungen tatsächlich den aktuellen Markt- und Technologieentwicklungen sowie den strategischen Prioritäten der EU, insbesondere dem Grünen Deal & der sozial gerechten Transformation, gerecht werden. In diesem Zusammenhang haben wir einige Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge. Im Spezifischen möchten wir auf folgende Problemstellungen bei diesen Entwürfen zu den Leitlinien für den Landverkehr und multimodalen Verkehr sowie der Gruppenfreistellungsverordnung für den Verkehr hinweisen:

- ⇒ **Operative Beihilfen: Vollständige Kompensation externer Kosten gegenüber dem Straßenverkehr**
- ⇒ **Investitionsbeihilfen: Anreize für die Erneuerung der europäischen Güterwagenflotte (DAK & ERTMS)**
- ⇒ **Sozial-ökologische Beihilfekriterien – Schwerpunkt „Sozialbonus“**

Im weiteren Verlauf werden diese Punkte detaillierter ausgeführt.

Operative Beihilfen: Vollständige Kompensation externer Kosten gegenüber dem Straßenverkehr

Der VÖWG weist darauf hin, dass die neuen Leitlinien eine wesentliche Änderung im Vergleich zu den bisherigen Regelungen von 2008 (SA. 104264) beinhalten. Während die bisherigen Richtlinien **zwei Kategorien förderfähiger Kosten anerkannten** – zum einen die Unterschiede in den externen Kosten zwischen Straßen- und Schienenverkehr (der LKW-Gütertransport verzerrt den Wettbewerb zu Ungunsten des Schienengüterverkehrs) und zum anderen die höheren Infrastrukturkosten im Schienen- und multimodalen Verkehr –, konzentrieren sich die neuen Entwürfe **ausschließlich auf die externen Kosten**. Die Nichtberücksichtigung von relevanten Kostenfaktoren wie etwa Infrastrukturbenützungsentgelt, Verschub, laufender Betrieb von Terminal und Anschlussbahnen könnte zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen für den Schienenverkehr führen, da insbesondere der Kombinierte Verkehr aufgrund zusätzlicher Zeit- und Kostenfaktoren im Umschlag von Ladeeinheiten höhere Kosten zu tragen hat als der Straßenverkehr. Diese Kostendifferenz beläuft sich in Österreich auf Basis einer Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr auf bis zu 18 Euro pro 1.000 Tonnenkilometer. Aus

Perspektive des VÖWG wäre es wünschenswert, wenn es als Incentivierung des Kombinierten Verkehrs **die Einführung einer Verladeförderung** (ausschließlich auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger – Verladung von LWK auf Schiene) angedacht wird.

Wir als VÖWG sehen es als entscheidend an, **weiterhin beide Kostenarten zu berücksichtigen**, um Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs auszugleichen. In diesem Zusammenhang sollen einerseits die Betriebshilfen zur Deckung der externen Kosten statt der in § 102 LMTG festgelegten 75 % auf **100 % der förderfähigen Kosten erhöht werden**. Andererseits kritisieren wir den vorgeschlagenen Berechnungsschlüssel der förderfähigen Kosten, zumal dieser die Förderung der Infrastrukturkosten nicht umfasst. Um die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass die Förderung der Infrastrukturkosten weiterhin als Kategorie der Betriebshilfen beibehalten wird.

Ein möglicher Lösungsvorschlag könnte darin bestehen, dass bis zu 75% der Infrastrukturkosten im Rahmen der TBER gefördert werden können.

Investitionsbeihilfen: Anreize für die Erneuerung der europäischen Güterwagenflotte (DAK & ERTMS)

Der VÖWG **begrüßt die Aufnahme von Investitionshilfen** für die Einführung wichtiger Technologien wie der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und des Europäischen Zugsicherungssystems (ERTMS) in die neuen Leitlinien und erkennt die vorgesehene Förderintensität von 80 % der förderfähigen Kosten als wichtigen Schritt zur Unterstützung technologischer Innovationen. Diese Incentivierungen sind entscheidend, um den Schienenverkehr nachhaltig zu modernisieren und die strategischen Prioritäten der EU, wie den Europäischen Grünen Deal, zu erreichen.

Dennoch ist es wesentlich, dass eine erfolgreiche Implementierung dieser Technologien nur gelingen kann, wenn auch das Rollmaterial modernisiert wird. Ein beträchtlicher Teil der Güterwaggons in Europa ist sehr veraltet, sodass die Integration neuer Technologien wie DAK oder ERTMS mit hohem Aufwand verbunden ist. Die erforderlichen Kosten schrecken Unternehmen, insbesondere angesichts des intensiven Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr, häufig von notwendigen Investitionen in neues Rollmaterial ab. Folglich fordert der VÖWG, dass die Investitionshilfen für den Erwerb von neuem Rollmaterial nicht nur in Form von öffentlichen Darlehen angeboten werden, die auf maximal 90 % des zugrunde liegenden Darlehens beschränkt sind und ausschließlich KMUs sowie neuen Marktteilnehmern zur Verfügung stehen, **sondern auch als direkte Zuschüsse in Höhe von 50 % der förderfähigen Anschaffungskosten gewährt werden**. Diese Unterstützung sollte **unabhängig von der Unternehmensgröße verfügbar** sein, da auch große Unternehmen aufgrund ihrer umfangreichen und veralteten Waggonflotte erhebliche Investitionsbedarfe haben. Um den flächendeckenden Rollout neuer Technologien wie DAK und ERTMS zu gewährleisten, müssen alle Unternehmen, unabhängig ihrer Größe (Bahnunternehmen sind selten KMU) in die Lage versetzt werden, die notwendigen Investitionen zu tätigen.

Relevanz von sozial-ökologischen Beihilfekriterien – Schwerpunkt „Sozialbonus“

Öffentliche Unternehmen tragen sowohl betriebswirtschaftliche als auch volkswirtschaftliche Verantwortung. Im Rahmen ihrer sozialen Verpflichtung stellen sie hochwertige Arbeitsplätze bereit, fördern Fortbildung, Vielfalt und soziale Sicherheit. Bei der Gewährung von Beihilfen sollte diese gesellschaftliche Verantwortung angemessen berücksichtigt werden.

Denkbar wäre zum Beispiel die Ermöglichung der **Einführung eines "Sozialbonus"** auf nationaler Ebene, die (höhere Beihilfeintensität) jene Unternehmen belohnen, die bestimmte soziale Kriterien im Zuge einer Inanspruchnahme von Beihilfen erfüllen. Die folgenden vier Kriterien würden aus Sicht des VÖWG die soziale Komponente in der Beihilfe verbessern: (a) Berufserfahrung der Mitarbeiter: Längere Berufserfahrung in der Branche sollte gefördert werden, um Fachkompetenz und Stabilität in den Unternehmen zu sichern. (b) Integration von Menschen mit Behinderung: Unternehmen, die einen höheren Anteil von Menschen mit Behinderungen beschäftigen, können eine höhere Förderintensität erhalten. (c) Förderung von Frauen: Der Anteil von Frauen in Führungspositionen oder generell im Unternehmen soll berücksichtigt werden, um die Gleichstellung der Geschlechter zu fördern. (d) Ausbildungsmaßnahmen: Unternehmen, die verstärkt in die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten investieren, insbesondere in Zukunftsfeldern wie Digitalisierung und grüne Technologien, sollen ebenfalls stärker gefördert werden. Ein solcher Mechanismus wäre ein sinnvoller Anreiz und könnte den Umfang einer Beihilfeintensität insgesamt erhöhen, vergleichbar mit den Aufschlägen, die in anderen EU-Beihilferegulungen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) vorgesehen sind.

Resümee

Der VÖWG betont die Wichtigkeit, hinsichtlich operativer Beihilfen neben externen Kosten auch die Infrastrukturkosten weiterhin als Faktor in der Berechnung Förderung des Schienenverkehrs einzubeziehen, um Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßenverkehr auszugleichen. Zusätzlich fordern wir gezielte Investitionshilfen für die Modernisierung der europäischen Güterwagenflotte, um die Integration neuer Technologien wie DAC und ERTMS zu erleichtern.

Unternehmen, die auch eine gesellschaftliche Verantwortung tragen und Teil der europäischen Resilienz sind, sollen in der Lage sein, direkt und effektiv von der neuen Beihilfenregelung zu profitieren, um rasch ein starkes und stabiles Rückgrat für die europäische Sicherheitsinfrastruktur zu bilden.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Berücksichtigung unserer Stellungnahme vonseiten der Kommission.