

### Kommissionsentwurf für neue Beihilfavorschriften im Verkehrssektor – Ref.: HT.5524

Als Bundesverband Öffentlicher Banken Deutschlands, VÖB, vertreten wir die Interessen der deutschen Förderbanken, die bundesweit oder regional im Auftrag ihrer Eigentümer – Bund und Bundesländer – handeln. Im Fokus ihrer Tätigkeit steht die Durchführung von zielgerichteten Fördermaßnahmen. Dabei agieren die deutschen Förderbanken immer auf der Grundlage der europäischen beihilferechtlichen Vorschriften. Vor diesem Hintergrund möchten wir zum Kommissionsentwurf zu neuen Beihilfavorschriften im Verkehrssektor Stellung nehmen.

#### Grundsätzliche Anmerkungen

Wir danken der EU-Kommission für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu den neuen Beihilfavorschriften im Verkehrssektor, insbesondere zum Entwurf der Verordnung der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Verkehr-GVO).

Wir begrüßen die Einführung neuer Beihilfavorschriften im Verkehrssektor. Dadurch erkennt die Kommission an, dass der Verkehrssektor nur mit staatlicher Unterstützung zur nennenswerten Dekarbonisierung der Wirtschaft beitragen kann. Vor diesem Hintergrund sehen wir die Erweiterung des bisherigen Rechtsrahmens für staatliche Beihilfen in diesem Sektor positiv.

In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, ob es tatsächlich einen eigenen Rechtsrahmen bedarf oder ob nicht die existierende Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) um die entsprechenden Freistellungstatbestände hätte erweitert werden können. Mehrere Rechtsakte bergen immer wieder die Gefahr des Fehlgebrauchs bzw. der Uneinheitlichkeit der Regeln.

Gleichzeitig erkennen wir an, dass die Systematik der neuen Verkehr-GVO der AGVO folgt und damit zur leichteren Erfassbarkeit führt.

Die neuen Vorschriften müssen dazu beitragen, Grundlagen für eine nachhaltige, umweltfreundliche und dekarbonisierte Wirtschaft zu schaffen.

[REDACTED]

09.09.2024

Datei-Nr.: VÖB-Stellungnahme-  
Verkehr-GVO\_KOM\_092024  
Seite 1/5

[REDACTED]

[REDACTED]

## **Anmerkungen im Einzelnen zu der Verkehr-GVO**

### **1. Erwägungsgrund Nr. 9**

Die Formulierung in Erwägungsgrund Nr. 9 vermittelt den Eindruck, dass außerhalb der Verkehr-GVO keine nicht angemeldeten Beihilfen gewährt werden können. Wir bitten an dieser Stelle um eine Klarstellung, dass auch im Verkehrssektor staatliche Beihilfen ohne vorherige Anmeldung bei der EU-Kommission möglich sind, wenn sie auf der Grundlage anderer einschlägigen Beihilfavorschriften gewährt werden wie z. B. der AGVO oder der De-minimis-Verordnung.

### **2. Erwägungsgrund Nr. 16**

In Erwägungsgrund Nr. 16 wird ausgeführt, dass Kapitalzuführungen nicht als transparente Beihilfen angesehen werden. Dies führt zu unterschiedlichen Betrachtungsweisen innerhalb der Gruppenfreistellungsverordnungen untereinander. So gelten Kapitalzuführungen in der AGVO als transparente Beihilfen, wenn z.B. die Voraussetzungen des Art. 22 eingehalten werden.

Der Begriff „Transparenz“ sollte innerhalb der Beihilfavorschriften einheitlich definiert und verwendet werden. Daher sollte es klarer formuliert werden, dass beispielsweise Beihilfen in Form von Kapitalzuführungen nicht unter den Anwendungsbereich der Verkehr-GVO fallen.

### **3. Anwendungsbereich – Art. 1**

Gemäß Art. 1 Abs. 2 lit. f und g sind staatliche Beihilfen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schienen, Straßen sowie Binnenwasserstraßen, die unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, vom Anwendungsbereich der Verkehr-GVO ausgeschlossen. Es sollte an dieser Stelle klargestellt werden, dass Sachverhalte, die sowohl die Voraussetzungen der Verkehr-GVO als auch der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen, grundsätzlich unter beiden Verordnungen gefördert werden können.

### **4. Begriffsbestimmungen – Art. 2**

Es wäre begrüßenswert, wenn bei den Begriffsbestimmungen weitere Definitionen aufgenommen werden könnten.

*„Verkehrssektor“: Beförderung von Personen und Fracht im gewerblichen Luft-, See-, Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr; der „Verkehrssektor“ umfasst insbesondere folgende Tätigkeiten im Sinne der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige (NACE Rev. 2), die mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellt wurde:*

- a) *NACE 49: Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen, nicht aber Betrieb von Taxis (NACE 49.32), Betrieb von Standseilbahnen, Seilschwebbahnen und Skiliften, soweit diese nicht Teil von Orts- und Nahverkehrssystemen sind (NACE 49.39), Umzugstransporte (NACE 49.42), Transport in Rohrfernleitungen (NACE 49.5),*
- b) *NACE 50: Schifffahrt,*
- c) *NACE 51: Luftfahrt, nicht aber Raumtransport (NACE 51.22); (vgl. Art. 2 Nr. 45 AGVO).*

*„Verkehrsträger“: Schienenverkehr, Straßengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Luftverkehr und intermodaler Verkehr; (vgl. Art. 2 Nr. 56 AGVO).*

*„schriftlich“: jede Form schriftlicher Dokumente, einschließlich elektronischer Dokumente, sofern solche elektronischen Dokumente nach den in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Verwaltungsverfahren und Rechtsvorschriften als gleichwertig anerkannt sind. (vgl. Art. 2 Nr. 39b AGVO).*

Zudem sollten bei der Definition „externe Kosten des Verkehrs“ (Art. 2 lit. i) nähere Erläuterungen aufgenommen werden, wie die Kosten ermittelt und beziffert werden sollen.

## **5. Anmeldeschwellen – Art. 4**

Sollte die neue Verkehr-GVO tatsächlich unbürokratisch zur Dekarbonisierung beitragen, müssten die Anmeldeschwellen deutlich angehoben werden. Ansonsten werden auch weiterhin Einzelnotifizierungen notwendig sein.

## **6. Kumulierung – Art. 8**

In den Kumulierungsregeln sollte klargestellt werden, dass eine Kumulierung mit Ausgleichsleistungen nach VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist, wenn gewährleistet bleibt, dass keine Überkompensation stattfindet und wenn die Ausgleichsleistungen zuzüglich der Beihilfe nach Verkehr-GVO, sofern damit jeweils dieselben Kosten gefördert werden, die nach der Verkehr-GVO zulässige Beihilfeintensität nicht übersteigen.

## **7. Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs – Art. 10**

Wir bitten um Anhebung der Beihilfeintensität auf mindestens 60 % der beihilfefähigen Kosten.

Die Kilometerbegrenzungen bei sowohl multimodalem als auch unimodalem Verkehr sind zu knapp bemessen. Wir bitten daher um Anhebung dieser Begrenzungen.

## **8. Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr – Art. 14**

Gemäß Art. 14 sollen lediglich kleine und mittlere Unternehmen förderfähig sein. Wir bitten diesen Artikel auch auf große Unternehmen auszuweiten. Damit könnte dann ein großer Teil der Verkehrsunternehmen eingebunden sein. Auch die großen Unternehmen sind wegen ihres erheblichen Anteils am Verkehrsgeschehen wichtig, um die Klimaneutralitätsziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen.

Darüber hinaus sollte auch im Rahmen des Art. 14 eine Beihilfegewährung in Form von Darlehen und Zuschüssen zulässig sein.

Der Beihilfewert richtet sich schließlich bei Darlehen wie bei Bürgschaften nach dem Bruttosubventionsäquivalent, bei Zuschüssen nach dem Zuschussbetrag. Daher ist es nicht nachvollziehbar, weshalb Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr nur in Form von Garantien gewährt werden können sollen. Die Beihilfeformen Darlehen und Zuschüsse sind schließlich auch für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen nach Art. 17 Verkehr-GVO vorgesehen. Die zulässige Beihilfeintensität könnte entsprechend auch in Art. 14 Verkehr-GVO problemlos festgelegt werden.

## **9. Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr – Art. 17**

In Art. 17 beträgt die maximale Beihilfeintensität lediglich 20 %. Dies ist viel zu niedrig. Wir bitten daher um eine deutliche Anhebung.

In Art. 16 und 17 wäre zudem hilfreich, eine zusätzliche Regelung mit niedrigeren Beihilfehöchstintensitäten aufzunehmen, ohne dabei auf die Notwendigkeit der Erstellung eines kontrafaktischen Szenarios abzustellen, analog den Regelungen in der AGVO (vgl. z.B. Art. 36 Abs. 11).

## **10. Kapitel III – Überwachung**

Die Vorschriften in Kapitel III – Überwachung sind in der Verkehr-GVO nach den besonderen Bestimmungen für die einzelnen Beihilfegruppen verankert. In den anderen Gruppenfreistellungsverordnungen (AGVO, Agrar-GVO) sind diese Vorschriften vor den besonderen Bestimmungen für die einzelnen Beihilfegruppen niedergeschrieben. Zur besseren Handhabbarkeit wäre es von Vorteil, diese Vorschriften in allen Gruppenfreistellungsverordnungen gleich zu verorten, d.h. vor den besonderen Bestimmungen für die einzelnen Beihilfegruppen.

*Euro und bilden damit etwa ein Viertel des deutschen Bankenmarktes ab. Die öffentlichen Banken nehmen ihre Verantwortung für Mittelstand, Unternehmen, die öffentliche Hand und Privatkunden wahr und sind in allen Teilen Deutschlands fest in ihren Heimatregionen verwurzelt. Mit 59 Prozent sind die ordentlichen VÖB-Mitgliedsbanken Marktführer bei der Kommunalfinanzierung und stellen zudem rund 22 Prozent aller Unternehmenskredite in Deutschland zur Verfügung. Die Förderbanken im VÖB haben im vergangenen Jahr Förderdarlehen in Höhe von 72 Milliarden Euro bereitgestellt. Als einziger kreditwirtschaftlicher Verband übt der VÖB die Funktion eines Arbeitgeberverbandes für seine Mitgliedsinstitute aus. Die tarifrechtlichen Aufgaben, insbesondere der Abschluss von Tarifverträgen, werden von der Tarifgemeinschaft Öffentlicher Banken wahrgenommen. Ihr gehören rund 61.000 Beschäftigte der VÖB-Mitgliedsinstitute an (zum Jahresende 2023). Weitere Informationen unter [www.voeb.de](http://www.voeb.de).*