



Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft  
BMAW-W – V/4 (EU-Beihilfenrecht)  
Stubenring 1  
1010 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

E-Mail: [post.v4\\_22@bmaw.gv.at](mailto:post.v4_22@bmaw.gv.at)

## Entwürfe der Europäischen Kommission für neue Beihilferegeln im Landverkehr und multimodalen Verkehr

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Inhalt des Entwurfs:

Die EU-Kommission schlägt vor, die für den Schienengüterverkehr geltenden Beihilfenregeln zu reformieren und ihren Geltungsbereich auf den multimodalen Transport und jenen im Wasserverkehr auszuweiten.

Es werden zwei Regelwerke vorgeschlagen:

- Einerseits eine Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), in deren Rahmen Betriebs- bzw. Investitionsbeihilfen, die bestimmte Intensitäten und Schwellenwerte nicht übersteigen, von der Anmeldepflicht befreit werden.
- Andererseits Beihilfenleitlinien, in denen die EU-Kommission ihre bisherige Entscheidungspraxis zusammenfasst. Werden die darin angeführten Bedingungen für Investitions- und Betriebsbeihilfen zugunsten des Transports auf Schiene, im multimodalen Verbund oder auf dem Wasserweg im Rahmen von nationalen Beihilferegimen eingehalten, so sind diese zwar vorab zu notifizieren, werden aber von der EU-Kommission genehmigt. Es handelt sich um eine Selbstbindung der EU-Kommission und dient der Rechtssicherheit zugunsten der Mitgliedstaaten und ihren Entscheidungsträgern beim Aufsetzen von Beihilfenprogrammen zugunsten der genannten Transportarten.

Nationale Beihilferegime, die mit den beiden Regelwerken nicht konform sind, können weiterhin wie bisher als Einzelbeihilfen notifiziert werden.

Das Wichtigste in Kürze:

Grundsätzlich begrüßt die BAK die Reform des EU-Beihilfenregimes, wodurch nationale Maßnahmen zur Umleitung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt und weitgehend von EU-Beihilfenverfahren befreit werden bzw. das Genehmigungsverfahren vereinfacht wird.

Dies entspricht auch der Zielsetzung des europäischen Green Deals, wonach der Güterverkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene bzw. auf Wasserwege gelenkt wird. Dahin ist noch ein weiter Weg: Der Anteil der Bahn am EU-weiten Güterverkehr lag 2022 bei 17 %. Der Anteil der Binnenschifffahrt betrug 5 %. Der Transport auf der Straße nahm weiter zu: Wurden 2012 rund 74 % des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, waren es 2022 rund 78 % (Eurostat, 2024). Es liegt also ein Marktversagen vor. Um dem entgegenzuwirken und bis 2050 mit Hilfe des europäischen Green Deals klimaneutral zu werden, sieht die EU-Kommission in den Entwürfen folgendes vor:

- Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Gütertransport zu Wasser und den multimodalen Transport.
- Ausweitung der Möglichkeit zur Gewährung von Betriebsbeihilfen, um die Verladung auf Wasser und Schiene attraktiver zu machen bzw. die Mehrkosten abzdämpfen.
- Klarstellung der Abgrenzung von Daseinsvorsorgeaufgaben i.S. des Almunia-Paketes, die nicht dem EU-Beihilfenrecht unterliegen.

Zu den wesentlichen Bestimmungen der geplanten Rechtsakte:

Wie ausgeführt, zielen die beiden Rechtsakte darauf ab, dort, wo ein Marktversagen besteht, rasch und unbürokratisch Subventionsrahmen zu entwickeln, um weniger umweltschädliche und nachhaltigere Verkehrslösungen zu stärken. Damit soll die Zielerreichung des Green Deal im Verkehrssektor unterstützt und der Gütertransport durch staatliche Maßnahmen auf die Schiene umgelenkt werden. Immerhin werden derzeit 30 % der Treibhausgasemissionen durch den gesamten Verkehrssektor verursacht, zwischen 1990 und 2022 sind die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs in der EU um 24 % gestiegen.

Der multimodale Verkehr, dh. der Güterverkehr mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern, weist im Schienengüterverkehr innerhalb der Europäischen Union einen negativen Trend auf (Eurostat 2022, Freight Transport Statistics). Österreich hat mit 30 % immerhin die dritthöchste Nutzung des Schienengüterverkehrs.

Der Green Deal sieht jedoch vor, dass in Zukunft 50 % des Gütertransports auf der Schiene abgewickelt wird. Derzeit ist eine gegenläufige Tendenz zu verzeichnen: Der Gütertransport

durch die Bahn nimmt ab bzw ist zunehmend von der Einstellung bedroht. Die Mitgliedstaaten sind daher gefordert, diese Tendenz umzukehren. Ein Baustein dazu ist die Gestaltung des EU- Beihilfensystems in einer Weise, die eine rasche Umsetzung intelligenter und effizienter nationaler Förderprogramme zur Einrichtung eines multimodalen Gütertransports in der gesamten EU mit entsprechendem interaktiven Netzaufbau zwischen den Mitgliedstaaten erlaubt.

#### 1. Berücksichtigung externe Kosten und Infrastrukturnutzung

In den vorgelegten Entwürfen kommt aus Sicht der BAK die Frage der Reduktion der externen Kosten zu kurz. Diese werden definiert als „...die von den Verkehrsnutzern verursachten Kosten, die nicht von ihnen selbst, sondern von der Gesellschaft insgesamt getragen werden, insbesondere im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfällen, Lärm und Verkehrsüberlastung (...)“. „Nachhaltiger Landverkehr“ ist in diesem Sinne die Beförderung von Gütern oder Personen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im nachhaltigen multimodalen Verkehr, wenn für dieselbe Beförderung eine Alternative besteht, die höhere externe Kosten verursachen würde.

Aus Sicht der BAK entsteht die größte Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern gerade durch diese Problematik: LKW-Transporteure bezahlen trotz Bemaßung wenig für die Nutzung der Straßeninfrastruktur, denn die Kosten für die Straßeninstandhaltung werden überwiegend indirekt oder direkt von der öffentlichen Hand getragen. Im Gegensatz dazu müssen die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur von den größtenteils im öffentlichen Eigentum stehenden ausgegliederten Unternehmen wie ÖBB, DB, Trenitalia etc. getragen werden.

#### 2. Zur Bemessung der Beihilfenintensität auf Basis der externen Kosten

Der Verweis auf das EU-Handbuch zu den externen Kosten für die Ermittlung von Beihilfen greift 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 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 Umweltbundesamtes verwiesen, die die Vermeidung einer Tonne CO<sub>2</sub> mit 195 € empfiehlt. Dieser Kostenwert wird sich im Zeitablauf noch dramatisch erhöhen.

Die Bedeutung der Verlagerung von Gütern auf die Schiene und das Binnenschiff ist enorm, weil für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor zentral. Die BAK fordert daher eine Berechnung der Klimakosten für Lkws 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 CO<sub>2</sub>-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.

### 3. System zur digitalen Überwachung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten

Neben den Beihilfen zur Implementierung der DAK und des ERTMS sollte ein System zur digitalen Überwachung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten ausdrücklich förderfähig sein werden, um Anreize zur Verbesserung der Sicherheit auf der Schiene insbesondere im interoperablen Verkehr zu setzen.

### 4. Förderung des Einzelwagenverkehrs – Single Wagon Load Traffic

Der Einzelwagenverkehr (Single Wagon Load Traffic) stellt eine zusätzliche Herausforderung dar. Er ist logistisch äußerst voraussetzungsintensiv, soll er über die Schiene abgewickelt werden. Eine entsprechende Berücksichtigung durch höhere Förderintensitäten im Rahmen der GVO und der Leitlinien unabhängig von der Unternehmensgröße (im Hinblick darauf, dass diese Art des Transports sinnvoller Weise und aufgrund der Netzproblematik nur von den großen Bahnunternehmen abgewickelt werden kann) wird daher von der BAK begrüßt.

### 5. Bonussystem für regionale bzw EU-Wertschöpfung

Die rasche Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAC) und des einheitlichen europäischen Signalgebungs- und Geschwindigkeitskontrollsystems, das die Interoperabilität der nationalen Schienensysteme gewährleistet (ERTMS), ist eine wesentliche Maßnahme zur Optimierung des kostenintensiven Einzelwagenverkehrs, der hauptsächlich von größeren Güterbahnen durchgeführt wird. Die Förderung von DAC und ERTMS muss jedoch mit direkten Zuschüssen für das rollende Material einhergehen, da das rollende Material in ganz Europa veraltet und daher nicht für eine Nachrüstung geeignet ist.

Im Hinblick auf das dafür erforderliche hohe Investitionsvolumen und die daraus resultierende Bedeutung für EU-Wertschöpfung und die Schaffung und den Erhalt von EU-Beschäftigung sollte bei der Gewährung von Fördermitteln verpflichtend die europäische Wertschöpfung in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes mitberücksichtigt werden.

Zum Beispiel:

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

Ein harmonisierter Schwellenwert im Rahmen der GVO und der Leitlinien wäre sinnvoller als Einzelmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten.

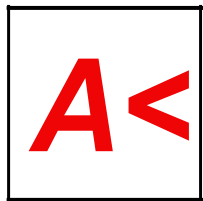
Die BAK plädiert aber auch dafür, grundsätzlich ein Bonussystem bei der Gestaltung von Investitionsbeihilfen zur Förderung des Schienengüter- und modalen Güterverkehrs vorzusehen, das Zuschläge in Prozent entsprechend dem festzulegenden Anteil der europäischen Wertschöpfung vorsieht. Eine solche Förderung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

#### 6. Entwicklung eines „Sozialbonus“

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Entwicklung von sozial-ökologischen Konditionalitäten bei der Gewährung von Beihilfen eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der dualen Transformation durch die EU-Bürger:innen ist. Deshalb plädiert die BAK dafür, dass bei Einhaltung von bestimmten zusätzlichen Sozialkriterien die Gewährung eines „Sozialbonus“, also einer höheren Beihilfenintensität, vergleichbar mit den in anderen EU-Beihilfenleitlinien enthaltenen Aufschlägen für KMU uä, vorgesehen wird. Ein solcher Sozialbonus könnte ua folgende Punkte umfassen:

- Berufserfahrung der Mitarbeiter:innen (Arbeitsjahr in der Branche)
- Anzahl der Mitarbeiter:innen mit Behinderungen
- Anteil der Frauen im Unternehmen
- Weiterbildungsmaßnahmen für Mitarbeiter:innen

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.



©tMTSSIGNATUR

Unterzeichner

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte

Datum/Zeit-UTC

05.09.2024 23:47

Prufhinweis

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Auch ein Ausdruck dieses Dokuments hat gemäß § 20E-Government-Gesetz die Beweiskraft einer öffentlichen Urkunde.