

Stellungnahme zur Veröffentlichung des Entwurfs zum zweiten Kommissionsvorschlag zur

Gruppenfreistellungsverordnung für den Landverkehr (TBER)

an das Bundesministerium für Wirtschaft, Energie & Tourismus
BMWET – II/4 (EU-Beihilfenrecht)
Stubenring 1, 1010 Wien

Wien, 11. Juni 2025

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft

Unser Ziel ist es, Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in hoher Qualität für alle zugänglich und leistbar zu machen. Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft (VÖWG) fördert dazu den Wissensaustausch und die Vernetzung von Unternehmen und Organisationen der Daseinsvorsorge mit Institutionen aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, insbesondere in den Bereichen Energiewirtschaft, öffentlicher Verkehr, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Abfallwirtschaft, wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung, Wohnen, Sozialdienstleistungen und Gesundheitswesen so- wie Bildung. Neben der Organisation von Informations- und Netzwerkveranstaltungen bereiten wir für unsere Mitglieder insbesondere auch Gesetzesinitiativen auf nationaler und EU-Ebene auf, um sie in der Erbringung ihrer essenziellen Dienstleistungen bestmöglich zu unterstützen.

Rechtsform: Verein

Sitz: Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

ZVR-Zahl (AT): 338965482

Zuständigkeit: LPD Wien, Abteilung für Vereins- Versammlungs- und Medienrechtsangelegenheiten

EU-Transparenzregisternummer: 643879152710-58

Allgemeine Anmerkungen

Die Europäische Kommission plant derzeit die Novellierung des EU-Beihilferahmens für den Verkehrssektor mittels einer Gruppenfreistellungsverordnung für den Landverkehr (TBER). Diese legt fest, unter welchen konkreten Bedingungen eine Beihilfe ohne Notifizierungsverfahren eingeführt werden darf, um die Vergabe von Beihilfen zu beschleunigen und den Verwaltungsaufwand zu verringern. Folglich soll durch diese Novellierung der Einsatz staatlicher Beihilfen effizienter, gezielter und schneller ermöglicht werden, um nachhaltige und emissionsarme Verkehrsträger wie den Schienenverkehr entscheidend zu stärken. Angesichts der ambitionierten Ziele des Europäischen Green Deals, insbesondere der Reduzierung der Treibhausgasemissionen und der Erreichung der Klimaneutralität bis 2050, kommt gerade diesen nachhaltigen Verkehrsträgern eine zentrale Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den zweiten Kommissionsentwurf, insbesondere wenn dadurch nachhaltige Investitionen in die Realwirtschaft ermöglicht werden, der europäische Wirtschaftsstandort gestärkt und die Qualität von öffentlichen und kommunalen Unternehmen erbrachten Verkehrsdienstleistungen gefördert wird.

Im Rahmen der öffentlichen Konsultation im September 2024 hat der VÖWG zu den Kommissionsentwürfen (LMTG & TBER) [bereits Stellung bezogen](#) und begrüßt im nunmehrigen Zweitentwurf der TBER die Berücksichtigung und Übernahme wesentlicher Forderungen. Dazu zählen etwa die Streichung der Kilometerbeschränkung als Basis der Förderfähigkeit bei betrieblichen Beihilfen (Art 10), die Anhebung der Fördervolumina für Terminals (Art. 12) und Anschlussbahnen (Art. 13), die Aufnahme der Förderfähigkeit von Be- und Entladeequipment sowie die Erhöhungen der Investitionsbeihilfekategorien für die Interoperabilitätsbeihilfen (DAK und ERMTS, Art.16) sowie zur Modernisierung von Fahrzeugen (Art. 17). Diese erfreulichen Anpassungen im Rahmen der TBER sollten konsequenterweise auch in den Leitlinien für den Land- und multimodalen Verkehr (LMTG) nachvollzogen und entsprechend verankert werden, um Kohärenz und Wirksamkeit der beihilferechtlichen Rahmenbedingungen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung sicherzustellen.

Gleichzeitig möchten wir aber gleichzeitig darauf hinweisen, dass es wichtig ist, dass die vorgeschlagenen Anpassungen tatsächlich den aktuellen Markt- und Technologieentwicklungen sowie den strategischen Prioritäten der EU gerecht werden, damit nationale Gelder sinnvoll und rasch eingesetzt werden können.

Nachstehend erläutert der VÖWG seine wesentlichen Anliegen zum zweiten TBER-Kommissionsvorschlag:

Betriebliche Beihilfen (Artikel 10): Vollständige Kompensation externer Kosten und Einbindung in die Aktualisierung des EU-Handbuchs zu externen Kosten im Verkehr

Die gezielte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene spielt eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union. Um diese Verlagerung effektiv zu unterstützen, ist eine vollständige Kompensation der externen Kosten unabdingbar, die durch die Nutzung der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr eingespart werden. 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 –, konzentriert sich auch der Zweite Kommissionsentwurf 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.

Dementsprechend ist eine Anhebung der Beihilfeintensität der Kompensation der externen Kosten und von 50% auf 75% der förderfähigen Kosten im TBER-Entwurf und in weiterer Folge einer Anhebung von 75% auf 100% in den LMTG notwendig, um dem Ungleichgewicht zwischen Straße, Schiene und multimodalem Verkehr entgegenzuwirken.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass zur Berechnung der externen Kosten im TBER-Entwurf auf das EU-Handbuch zu den externen Kosten des Verkehrs verwiesen wird. Dieses basiert jedoch auf veralteten Kostensätzen (Stand 2016), und lässt eine ausgewogene Gewichtung relevanter Kostenarten wie Luftschadstoffe, Lärm oder Infrastrukturfolgekosten vermissen. Zwar wird das Handbuch derzeit im Auftrag der Europäischen Kommission überarbeitet, jedoch ist über Zeitplan, methodische Eckpunkte und Inhalte der Aktualisierung bislang kaum etwas bekannt. Angesichts der grundlegenden Bedeutung dieses Instruments für die Berechnung der Förderhöhe fordert der VÖWG eine umfassende Einbindung der Mitgliedstaaten sowie der betroffenen Sektoren und Stakeholder in diesen Prozess. Nur so kann sichergestellt werden, dass künftige Förderentscheidungen auf sachlich belastbaren und politisch tragfähigen Grundlagen beruhen.

Empfehlung:

- Anhebung der Beihilfenintensität von 50% auf 75% % der förderfähigen Kosten bei betrieblichen Beihilfen in der TBER, sowie eine vollständige (100%) Beihilfenintensität in der LMTG.
- Aktive und umfassende Einbindung der Mitgliedstaaten sowie relevanter Stakeholder und Sektoren in den Aktualisierungsprozess des EU-Handbuchs, um eine breite Akzeptanz und sachliche Genauigkeit sicherzustellen.

Einführung einer Verladeförderung

Zur nachhaltigen und umfassenden Verlagerung des Güterverkehrs auf emissionsärmere Verkehrsträger sind finanzielle Anreize für Unternehmen notwendig. Eine gezielte Verladeförderung, welche den Kostennachteil der Schiene gegenüber der Straße ausgleicht, ist hierfür wesentlich. Nur durch gezielte finanzielle Unterstützung lässt sich langfristig eine umfassende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene realisieren.

Investitionsbeihilfen (Artikel 12, 13, 14): Flottenmodernisierung und technologische Innovation

Die Modernisierung und technologische Erneuerung der europäischen Schienenfahrzeugflotte ist notwendig, um nachhaltige Verkehrssysteme zu etablieren und langfristige Ziele im Bereich des Klimaschutzes zu erfüllen. Der VÖWG begrüßt ausdrücklich die vorgeschlagenen Erhöhungen der Fördervolumina in Artikel 12 und 13 sowie die Aufnahme der Förderfähigkeit von Be- und Entladeequipment und plädiert in weiterer Folge auch einer dementsprechenden Anpassung in den LMTG.

Dennoch sieht der VÖWG dringenden Anpassungsbedarf bei den Investitionsbeihilfen in Art. 14, der sich in seiner aktuellen Form auf KMU, neue Marktteilnehmer und öffentliche Garantien beschränkt. Zur erfolgreichen flächendeckenden Einführung innovativer Schlüsseltechnologien wie der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und des Europäischen Zugsicherungssystems (ERTMS) bedarf es direkter

Zuschüsse, die allen Marktteilnehmern unabhängig von ihrer Größe offenstehen – nur so kann die europäische Wagenflotte zukunftssicher modernisiert werden.

Empfehlung:

- Einführung direkter Zuschüsse gemäß Artikel 14, offen für alle Marktteilnehmer, unabhängig ihrer Größe.

Sozial-ökologische Kriterien: Einführung eines Sozialbonus

Für eine nachhaltige Transformation des Verkehrssektors ist es von entscheidender Bedeutung, ökologische und soziale Aspekte gleichermaßen und umfassend bei der Vergabe von Fördermitteln zu berücksichtigen. Um eine konsistente Umsetzung in der gesamten Europäischen Union sicherzustellen und fragmentierte Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten zu vermeiden, empfiehlt sich die Einführung harmonisierter sozial-ökologischer Kriterien. Der VÖWG schlägt daher die Implementierung eines sogenannten „Sozialbonus“ vor, der gezielt Unternehmen honoriert, welche eine besondere soziale Verantwortung übernehmen. Ähnlich den bestehenden Regelungen für kleine und mittlere Unternehmen könnte dieser Bonus eine erhöhte Förderintensität ermöglichen, wenn definierte Kriterien, wie etwa:

- Berufserfahrung und Branchenkompetenz der Beschäftigten
- Beschäftigungsquote von Menschen mit Behinderungen
- Frauenanteil im Unternehmen und speziell in Führungspositionen
- Umfang und Qualität von Weiterbildungsmaßnahmen

erfüllt werden.

Resümee

Der VÖWG begrüßt ausdrücklich die erfolgten Anpassungen im zweiten Kommissionsentwurf zur TBER, empfiehlt jedoch eindringlich weitere Verbesserungen hinsichtlich betrieblicher Beihilfen, direkter Zuschüsse für Investitionsbeihilfen, einer gezielten Verladeförderung sowie der Einführung eines Sozialbonus. Diese Maßnahmen sind wesentlich, um den Verkehrssektor nachhaltig und gerecht zu transformieren.

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs bedankt sich vorab für die Berücksichtigung der Anliegen seiner Mitglieder.