

## **Stellungnahme der ÖBB-Holding zum Entwurf der überarbeiteten Leitlinien für Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen**

Die Europäische Union hat sich zur Verringerung der THG-Emissionen bis 2030 um mind. 55% (ggü. 1990) sowie zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet. Um diese Zielsetzung zu verwirklichen sind von allen Wirtschaftsteilnehmern umfangreiche und mutige Innovationen aber auch Investitionen gefordert. Um diese Investitionen und Innovationen anzutreiben und das Risiko fair zu verteilen ist auch der Einsatz staatlicher Mittel notwendig.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) begrüßen daher die Überarbeitung der EU-Beihilfenvorschriften. Diese neuen Leitlinien über staatliche Beihilfen für Klima, Umweltschutz und Energie liefern die Grundlage dafür die Vorhaben der Transformationsstrategien (Mobility Strategy, Energy System Integration Strategy, Hydrogen Strategy) mit Hilfe adäquater Fördersysteme umzusetzen.

### **Beihilfen für die Verringerung und Beseitigung von Treibhausgasemissionen, u. a. durch die Förderung erneuerbarer Energien (Kap. 4.1)**

**(Aid for the reduction and removal of greenhouse gas emissions including through support for renewable energy)**

Die Einführung dieser breiten, sektorübergreifenden Kategorie, schafft mehr Flexibilität, und unterstützt Maßnahmen, die mittels Sektorintegration zur Effizienz und Stabilität des Energiesystems beitragen. Dies ist aus Sicht der ÖBB besonders zu begrüßen. Es ermöglicht Eisenbahnen, Förderungen für eigene Stromerzeugungsanlagen (z.B. Wind und Photovoltaik) zu erhalten, die direkt in ihre Leitungsanlagen einspeisen. Dadurch wird das Stromnetz entlastet, Verluste werden vermieden und die Versorgungssicherheit erhöht. Die Möglichkeit der Eigenerzeugung sichert dem öffentlichen Verkehr zudem CO<sub>2</sub>-freie Antriebsenergie zu planbaren, günstigen Preisen.

### **Beihilfen für den Erwerb und das Leasing von umweltfreundlichen Fahrzeugen und Ausrüstungen für umweltfreundliche Dienstleistungen sowie für die Nachrüstung von Fahrzeugen (Kap. 4.3.1)**

**(Aid for the acquisition and leasing of clean transport vehicles and clean service equipment and for the retrofitting of vehicles)**

Die ÖBB, welche neben Eisenbahnverkehrsdienstleistungen auch den Sektor des öffentlichen Busverkehrs bedienen, begrüßen die Einführung umfangreicher Förderungen für die Anschaffung von sauberen Fahrzeugen. Da viele Busunternehmen, auch jenes der ÖBB, in der Europäischen Union im öffentlichen Eigentum stehen, unterliegen sie – für die Anschaffung sauberer Fahrzeuge - den Bestimmungen der Clean Vehicles Directive (Directive (EU) 2019/1161) .

Gemäß den allgemeinen Fördergrundsätzen der neuen, überarbeiteten Leitlinien wären Verkehrsunternehmen der öffentlichen Hand damit von Förderung ausgeschlossen (vgl. RN 31).

Aus den Festlegungen in Kapitel 4.3.1. geht jedoch nicht klar hervor, dass für Unternehmen die unter die Clean Vehicles Directive fallen, kein Ausschluss vorliegt (vgl. RN 139 und 149).

Dies sollte aus folgenden Gründen explizit klargestellt werden:

Da die Budgets der Auftraggeber des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs (meist regionale Gebietskörperschaften) beschränkt sind, können ohne Förderung insgesamt weniger Verkehrsleistungen bestellt werden, da die Kosten steigen. Dadurch verschlechtert sich die

Verkehrsmittelaufteilung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr mit den damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen.

Bei Ausschreibungen im öffentlichen Busverkehr stehen Busunternehmen im öffentlichen Eigentum (die dem Vergaberecht und damit der Clean Vehicles Directive unterliegen) regelmäßig im Wettbewerb mit Busunternehmen im privaten Eigentum. Wenn nur letztere eine Förderung für die Anschaffung von sauberen bzw. emissionsfreien Bussen erhalten, stellt dies eine wesentliche Wettbewerbsverzerrung dar.

### **Beihilfen für den Aufbau von Auflade- oder Betankungsinfrastrukturen (Kap. 4.3.2)**

#### **(Aid for the deployment of recharging or refuelling infrastructure)**

Die ÖBB nehmen erfreut zur Kenntnis, dass die Leitlinien vorsehen, dass neben der eigentlichen Lade- bzw. Tankvorrichtung auch die Erzeugung bzw. Speicherung von Elektrizität und Wasserstoff vor Ort von der Förderung umfasst sein kann. Die Förderung der dezentralen Erzeugung in direktem Zusammenhang mit Lade-/Tankstationen kann wesentlich zum effizienten Betrieb der Stationen und zur Erhaltung der Stabilität des Gesamtsystems beitragen.

### **Verhältnismäßigkeit (Kap.3.2.1.3)**

#### **(Proportionality)**

Um die Proportionalität der Förderung zur gewährleisten, sehen die Leitlinien als generellen Vergabemodus Gebotsverfahren vor. Sollten keine Gebotsverfahren zur Anwendung kommen, ist die notwendige Beihilfe an einem Vergleichsszenario zu bemessen. Die Gebotsberechnung oder die Vergleichsrechnung stellen relativ komplexe Berechnungen dar. Es besteht daher die Gefahr, dass unüberwindbare administrative Hürden für Empfänger von Beihilfen in geringerem Umfang z.B. Privatpersonen, Kleinbetriebe aufgebaut werden, sollte jeder Beihilfeempfänger diese Berechnung für den Individualfall durchführen müssen. Dies steht im Widerspruch zur Bürgerbeteiligung an der Energiewende. Mitgliedsstaaten sollte jedenfalls die Möglichkeit eingeräumt sein pauschalierte Verfahren anzuwenden.

## **Ansprechpartnerinnen im ÖBB Konzern**

DI Dr. Ines Leobner  
Expertin Energiestrategie  
ÖBB-Infrastruktur AG  
Tel +43 6646172455  
ines.leobner@oebb.at  
www.oebb.at

Veronika Haunold  
European Affairs Manager  
ÖBB-Holding AG  
Tel +43 664 8217573  
veronika.haunold@oebb.at  
www.oebb.at